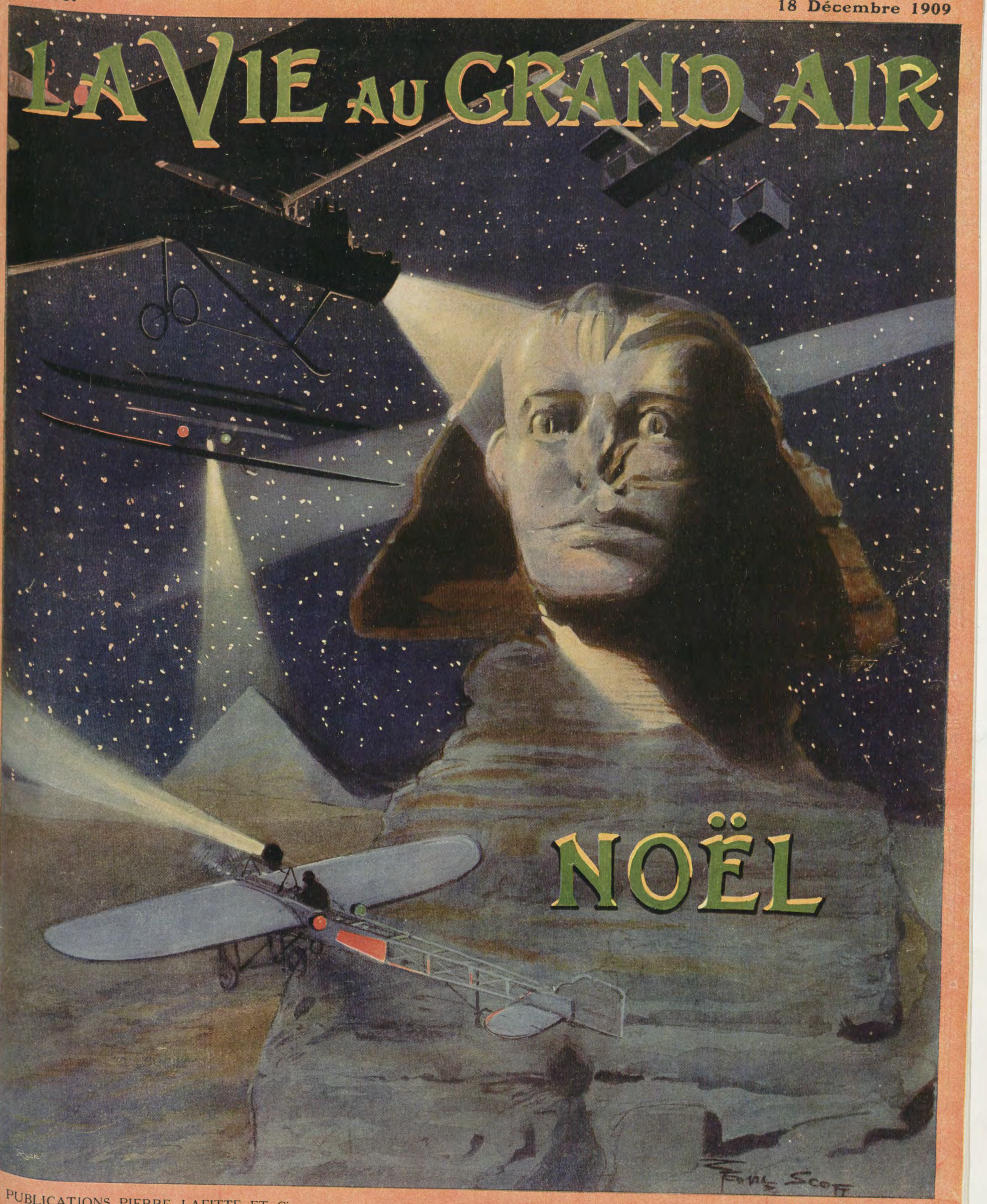
N° 587

18 Décembre 1909

LA VIE AU GRAND AIR



NOËL

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE ET Cie

Prix : 2 francs net.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

PLUS DE

CONSTIPATION

Guérison rapide
Soulagement immédiat
en prenant le soir avant dîner
UN ou DEUX

GRAINS DE VALS

***GRATIS** et **FRANCO**, Échantillon*
sur demande, 86, Boul^d Port-Royal, Paris

SAVON BELFLOR

L.T. PIVER
PARIS

LE PLUS UTILE
DANS LA MAISON

BIRUM

ASPIRATEUR
DE POUSSIÈRES À MAIN
Breveté S.G.D.G.
en France et à l'étranger

PROPRETÉ
HYGIÈNE
ÉCONOMIE

EN VENTE PARTOUT

Photo Félix PARIS

DEMANDEZ Notice 4

35 FR.

BIMM, FRÈRES, 40, Rue des Solitaires, PARIS.

---

si vous souffrez des **HÉMORROÏDES**
Prenez le matin dans un demi verre d'eau deux cuillerées de

RUBINAT LLORACH

OCCASIONS
en
MACHINES à ÉCRIRE
de toutes Marques vendues avec
GARANTIES

Vous pouvez toujours voir et essayer au moins **300** machines et duplicateurs de toutes marques dans nos magasins.

En grande partie, ces appareils sont entièrement neufs, ou seulement défraîchis ; les autres sont plus ou moins *usagés*, mais nous ne vendrons pas, même à aucun prix, des machines *usées*.

Nous vous donnerons pour l'OCCASION que vous achèterez la même GARANTIE que celle que vous pourriez avoir pour une machine neuve achetée au prix de catalogue.

En dehors de cette GARANTIE, vous avez toute latitude pour échanger *sans perte*, dans les 30 jours qui suivent l'achat, n'importe quel appareil acheté.

Nos prix vous procurent une économie moyenne *réelle* de 50 à 60 o/o.

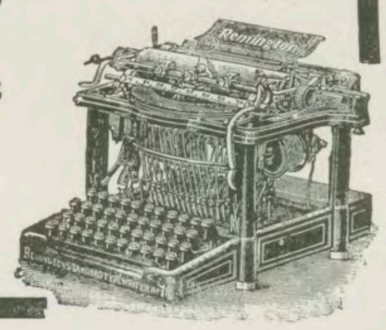
Pourquoi, dans ces conditions, achèteriez-vous une machine neuve sans avoir vu nos occasions?

La brochure spéciale illustrée, toujours mise à jour, vous sera envoyée franco sur simple demande

LOCATION ⚜ RÉPARATION ⚜ ÉCHANGE ⚜ ACHAT

Ag gén. pour la Belgique : **H. PAIN, 9, rue Neuve,** BRUXELLES

LA COMPAGNIE REAL
8^a, Rue Vivienne ø PARIS (2^e)
Téléph. 115-15 — **C. MAMET, directeur**

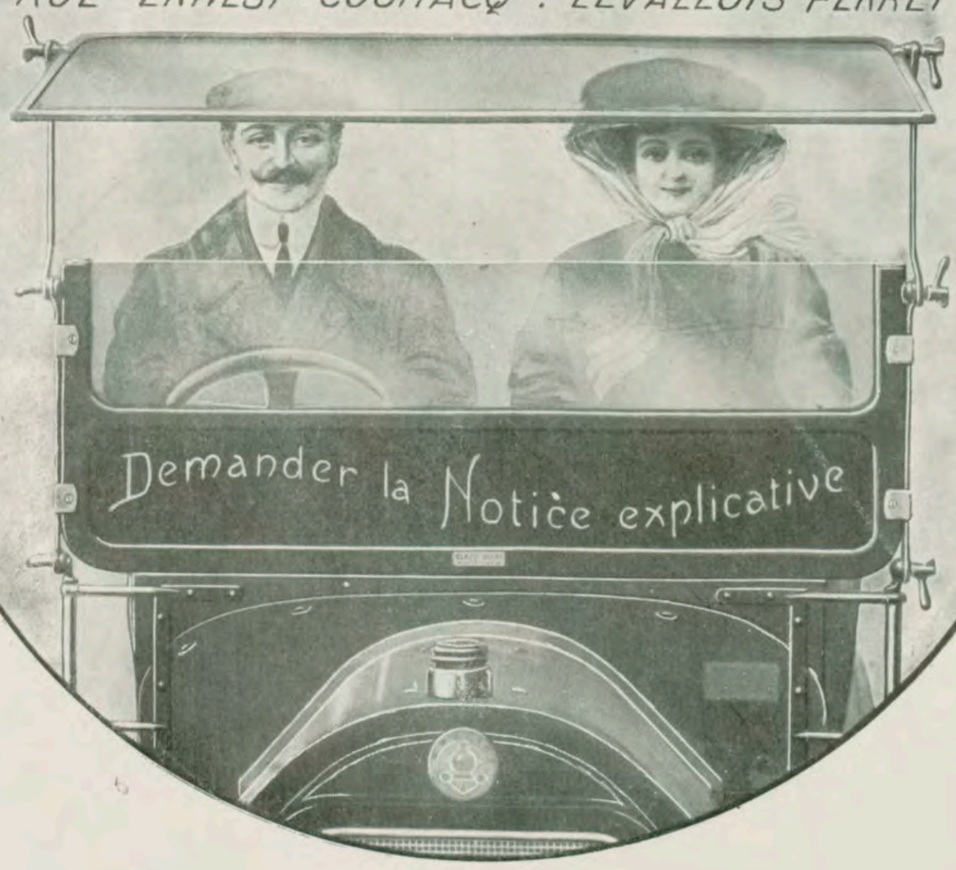


GLACE-ABRI UNIVERSELLE

Lamplugh & C^ie

CARROSSIERS POUR AUTOMOBILES

8 RUE ERNEST-COGNACQ . LEVALLOIS-PERRET



PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY,** *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10 TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN en ayant soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty***

---

50 Ans de Succès **LINIMENT GÉNÉAU**

Plus de FEU — Plus de TARES

Seul TOPIQU remplaçant le ***FE*** sans douleur ni chute de poil. Guérison rapide et sûre des ***Boiteries Molettes***, Ecart ***Foulures***, Vessigo Engorgements des jam ***Suros***, Eparvins.

DÉPÔT : 165, Rue St-Honoré, Paris et dans les Princip. Pharmac

---

BENGALINE

Peinture Email Perfectionné

LA BENGALINE S'EMPLOIE
SUR TOUT & PARTOUT

A. Forrilhon

La voiture de ville la plus agréable est le

Petit Landaulet

Vinot Deguingand

12 HP 4 cyl.
29 Quai National Puteaux.

PLUS DE CHEVAUX BOITEUX

Guérison radicale et sûre
par

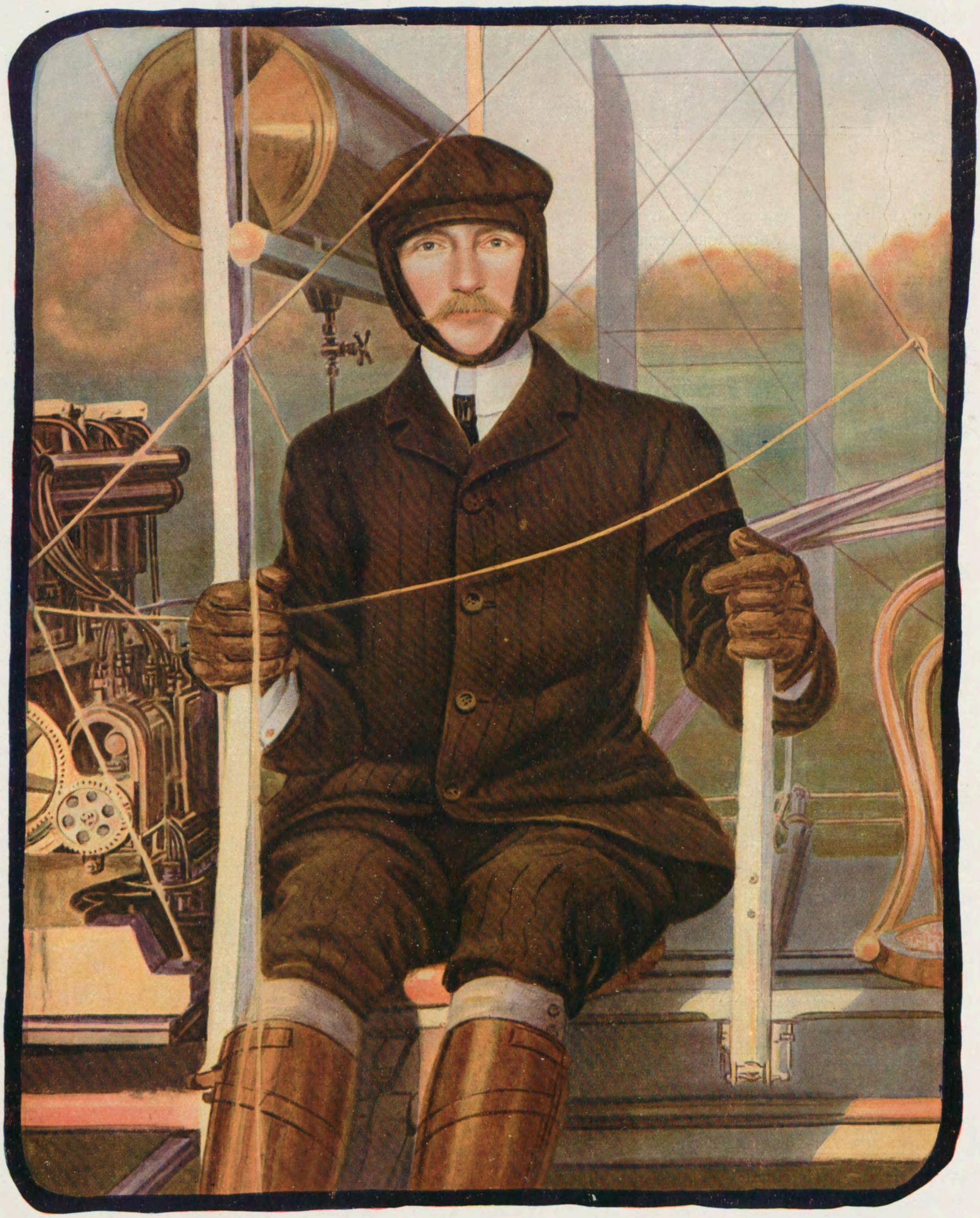
L'ASPLINTO

des
Suros, Courbes, Eparvins, Molettes, Vessigons, Efforts, etc.

SANS INTERRUPTION DU TRAVAIL
Indispensable aux chevaux de Selle, de Course, etc
Brochure explicative franco sur demande
PRIX : 3 fr. 75 — 6 fr. 50 — 9 fr. 25.
En Vente: D^r J. RENARD, 142, Avenue de Clichy — PARIS

SAGE-FEMME 1^re cl. Pensionnaires toute Ep
BARLET, 112, rue Réau
Beauté des Seins, Epilation, Obésité. — *Renseignements*

LES CHAMPIONS DE L'ANNÉE



LE COMTE DE LAMBERT

Le Héros du Voyage
aérien au-dessus de Paris

Cte de Lambert

La Vie au Gd Air
Noël 1909

SOMMAIRE

Les AVIATEURS au CAIRE (Couverture)
Aquarelle de GEORGES SCOTT

LE COMTE DE LAMBERT (Hors-texte)
Photographie en couleurs :: ::

SANTOS-DUMONT
Aquarelle de SEM :: :: ::

DU NUMÉRO I AU NUMÉRO XI
par LOUIS BLÉRIOT :: :: ::

L'HOMME-OISEAU DE L'AVENIR
Tableau de GEORGES SCOTT

UN SAUT EN SKI
Aquarelle de RAOUL PHILIPPE

GIUPPONE (Hors-texte)
Photographie en couleurs :: ::

DE LA PLANE (Hors-texte)
Photographie en couleurs :: ::

VIRAGES A LA CORDE
par VICTOR RIGAL :: :: ::

FAILLIOT (Hors-texte)
Photographie en couleurs :: ::

DECUGIS (Hors-texte)
Photographie en couleurs :: ::

LES CHAMPIONS DU POING
par WILLIE LEWIS :: :: ::

BARAT ET VERDUN (Hors-texte)
Photographie en couleurs :: ::

GUIGNARD (Hors-texte)
Photographie en couleurs :: ::

EN BOBSLEIGH
Aquarelle de RAOUL PHILIPPE

DEUX VAINQUEURS de GRAND PRIX
par d'OKHUYSEN :: :: ::

LA TRAVERSÉE DES ALPES
PAR SPELTERINI :: :: .:
Tableau de JOHANSON :: ::

L'OISEAU QUI PASSE
Tableau de RENÉ LELONG ::

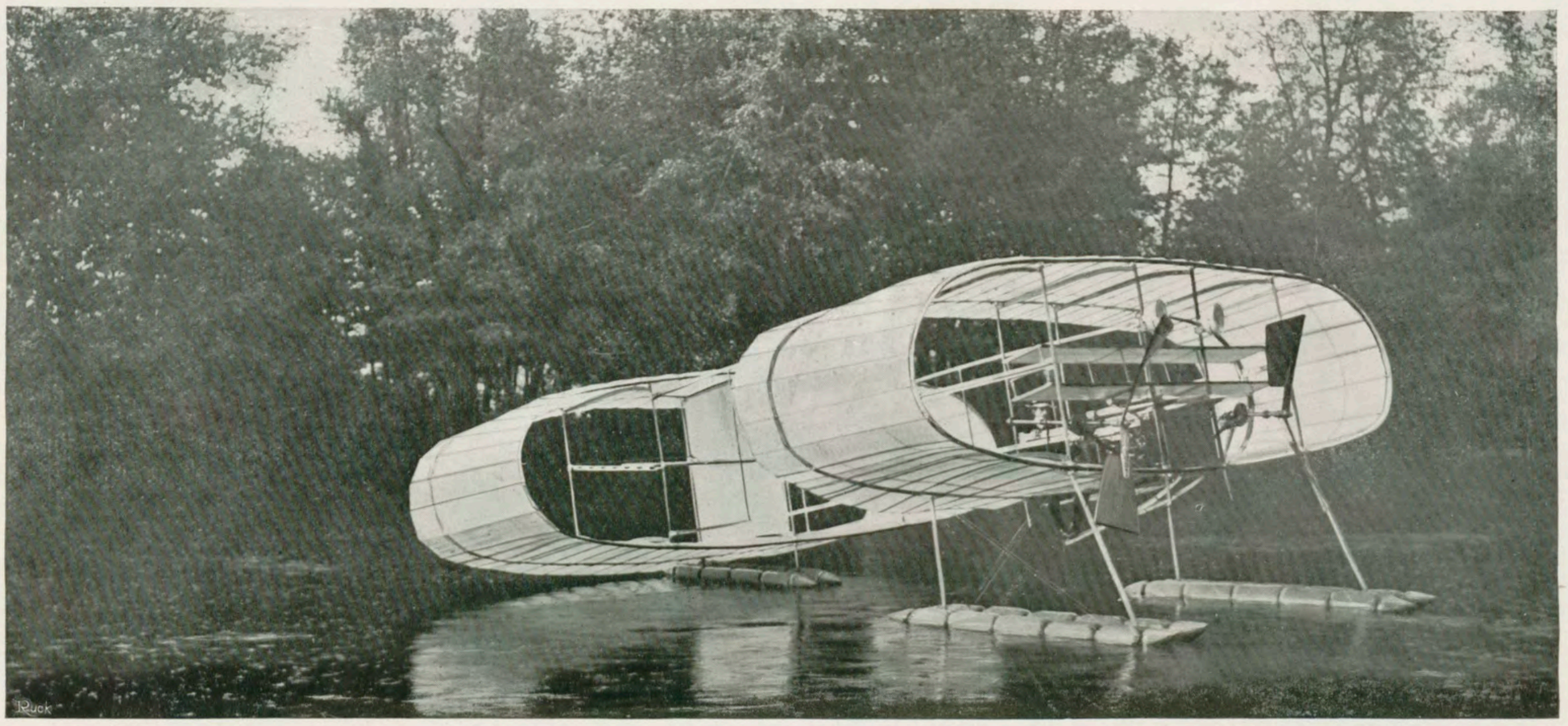
JACK JOHNSON (Hors-texte)
Photographie en couleurs :: ::

Tous droits de reproduction et de traduction sont reservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. December 18 th. 1909.

La Vie au Gd Air
Noël 1909

SANTOS-DUMONT

Composition inédite de SEM.



L'APPAREIL BLÉRIOT N° 3 *bis*.

Cet aéroplane à double cellule elliptique a été essayé sur le lac d'Enghien en septembre 1906. Il remplaçait le n° 3, planeur rectangulaire muni de flotteurs, qui sombra et que Blériot s'empressa de modifier.

DU NUMÉRO I AU NUMÉRO XI

PAR LOUIS BLÉRIOT

Si j'avais su les conséquences qu'aurait pour moi la traversée de la Manche, si j'avais pu supposer un seul instant quelles visites, quelles réceptions, quelles interviews en découleraient, j'aurais peut-être reculé. Je n'ai jamais eu peur en expérimentant mes appareils. Je tremble maintenant, lorsque j'entends sonner à ma porte. Il me semble toujours qu'il s'agit d'un journaliste qui commencera par me complimenter et qui, en s'en allant..., me demandera un article. Je défends bien mon domicile ; pourtant, je dois m'avouer vaincu. La *Vie au Grand Air* a triomphé de mon intention bien arrêtée de me refuser à toute interview, à tout récit de ce qu'on veut bien appeler mes exploits. Mais la grande revue sportive s'est faite si pressante, si flatteuse qu'il m'était impossible de résister, encore moins de répondre : non. Elle a fait miroiter à mes yeux les merveilles de son numéro de Noël; elle m'a parlé de ses splendides illustrations, du talent de ceux qui y collaboraient. En un mot, elle a fait tant et si bien que pour un peu, c'est moi qui l'aurais priée de me prendre mon article. Elle avait stimulé mon orgueil. Et on a beau être modeste, l'amour-propre ne perd jamais ses droits. Qu'auriez-vous fait à ma place ? Je l'ignore, mais du moment qu'il le fallait, je me suis assis tranquillement, j'ai pris ma plume et, voilà, j'écris ces lignes. J'espère qu'elles ne vous ennuieront pas trop.

La *Vie au Grand Air* m'a demandé de raconter à ses lecteurs la genèse de mes expériences, depuis mon appareil n° 1 jusqu'à celui qui me permit d'aller des Baraques à Douvres, c'est-à-dire depuis 1899, car il y a exactement 10 ans que j'ai fait mes premiers essais avec un plus lourd que l'air. Je m'empresse d'avouer que ce n'est pas tout de suite que mes efforts ont été couronnés de succès, certes non ! Et je m'étonne encore maintenant de la patience qu'il m'a fallu déployer pour arriver peu à peu à faire triompher mes idées. Je me souviendrai toujours des petits regards goguenards et ironiques qui accueillaient mes professions de foi, des sourires qui soulignaient mes espérances. A cette époque, on ne pouvait croire qu'un plus lourd que l'air fût capable de s'enlever. Plus tard, des appareils prirent leur vol : les sourires continuèrent, les regards s'obstinèrent. Jamais, prétendait-on, un monoplan ne pourrait s'envoler. J'avais plus à lutter contre le pessimisme moqueur d'autrui que contre le mauvais vouloir de mes appareils.

Et pourtant mes convictions restaient les mêmes. Rien ne pouvait les modifier. J'ai prouvé que le monoplan était au moins l'égal du biplan, et je persiste à le préférer.

○ ○ ○

Le monoplan est, par sa construction même, par sa synthèse, l'appareil type. En cherchant à conquérir l'espace, les hommes se sont inspirés d'un modèle. Quel est ce modèle ? L'Oiseau. Or, il n'est pas d'oiseau qui soit biplan, que je sache !

Je sais bien que les êtres ailés possèdent en plus l'instinct. L'inventeur devra chercher à corriger par des additions plus ou moins

LE BLÉRIOT N° 4.

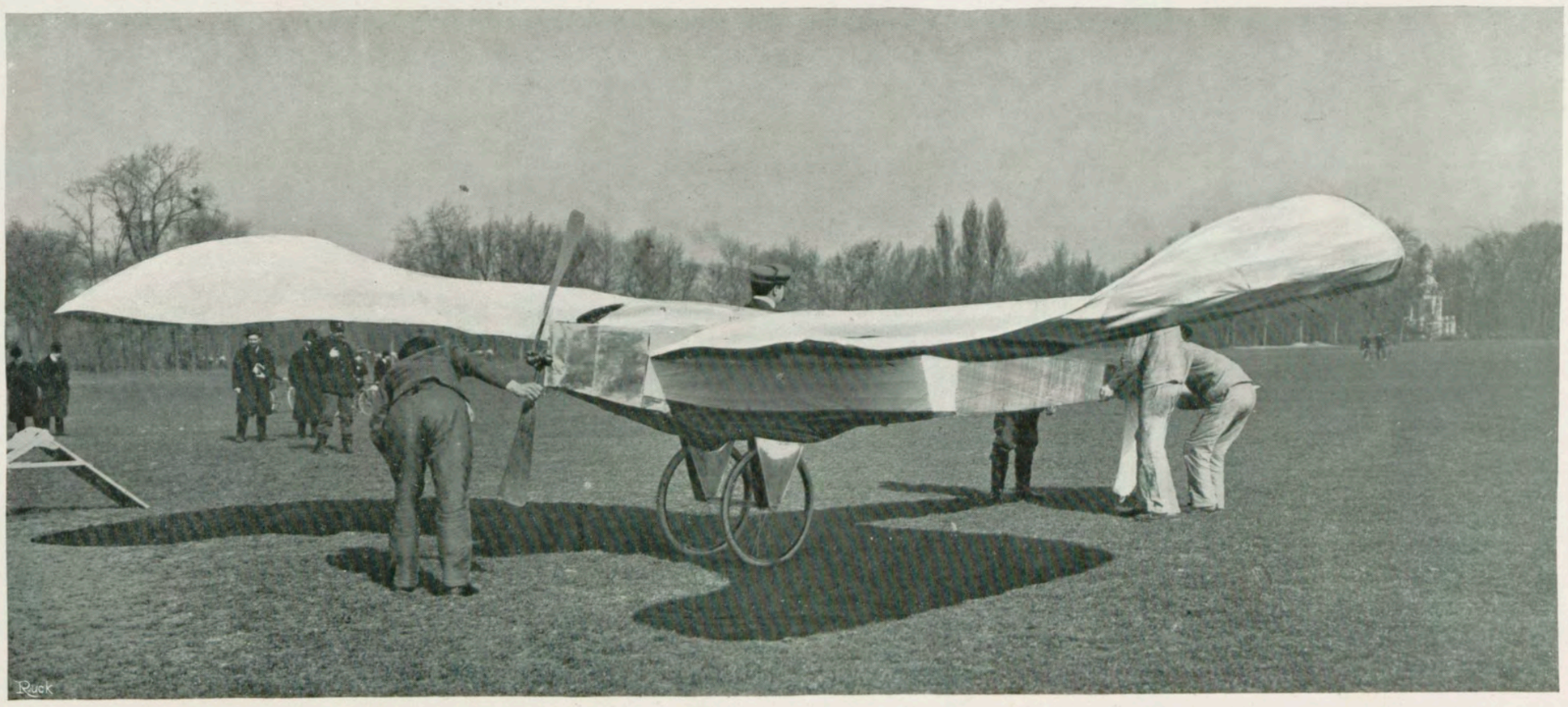
Blériot expérimenta également cet appareil à cellule elliptique sur le lac d'Enghien en octobre 1906. A l'avant, se trouvait un biplan cellulaire. Il fut remplacé par un nouvel appareil semblable qui fut brisé, le jour où Santos-Dumont vola 220 mètres.

compliquées, par des manœuvres plus ou moins pratiques, les ruptures d'équilibre que l'oiseau corrige par le fait seul de l'instinct quand il est en plein vol et par des mouvements simples que nous ne pouvons songer à imiter.

L'équilibre est en effet, en aviation, le facteur essentiel. Et c'est de ce point de vue qu'est née l'idée du biplan et celle du triplan. On assure que deux surfaces superposées offrent une résistance plus certaine qu'une seule surface, parce que le remous aérien qui frappe un appareil, et menace de le faire chavirer, ne porte jamais que sur un point quelconque et que, par là même, les autres points non atteints par ce remous sont plus aptes à en combattre l'action, s'ils sont placés dans une même direction d'équilibre.

Seulement toute médaille a son revers. A cet avantage, correspondent des inconvénients dont les deux principaux sont une difficulté plus grande dans l'équilibrage longitudinal et une plus grande résistance à l'avancement. Ce qu'on gagne d'un côté, on le perd donc de l'autre avec les intérêts. L'avenir nous fixera prochainement sur la valeur relative des deux systèmes.

J'ai dit que le monoplan tendait à se rapprocher le plus possible de l'aéroplane idéal, l'oiseau. Mais j'ai ajouté qu'il lui manquait



LE CANARD

C'est le n° 5, premier monoplan de Blériot, expérimenté en juin 1907. Il avait les ailes incurvées. Il quitta le sol, mais fut détérioré par une fausse manœuvre le 22 juin 1907. C'est à ce moment que Blériot commença à monter ses appareils lui-même.

Composition inedite de Georges SCOTT.

L'HOMME-OISEAU DE L'AVENIR

C'est une étrange conception d'un poète visionnaire, et qui pourtant se rapproche peut-être plus qu'on ne le pense de la réalité, que celle de cet être complexe, moitié homme et moitié machine, oiseau dont les pattes sont des roues et qui déploie ses vastes ailes au-dessus de l'étendue des mers.

La Vie au Grand Air-Noël

SPORTS D'HIVER

Composition inédite de Raoul PHILIPPE.

LE SAUT EN SKI

C'est un merveilleux instrument de sport que le ski ! surtout quand on s'en sert pour exécuter ces sauts impressionnants, dans lesquels les Norvégiens sont, pour longtemps encore, nos maîtres.

La Vie au Gd Air
Noël 1909

GIOSUE GIUPPONE

Un maître du volant, gagnant
de la Coupe des Voiturettes

GASTON DE LA PLANE

Le Rameur français
toujours imbattable

LES CHAMPIONS DE L'ANNÉE

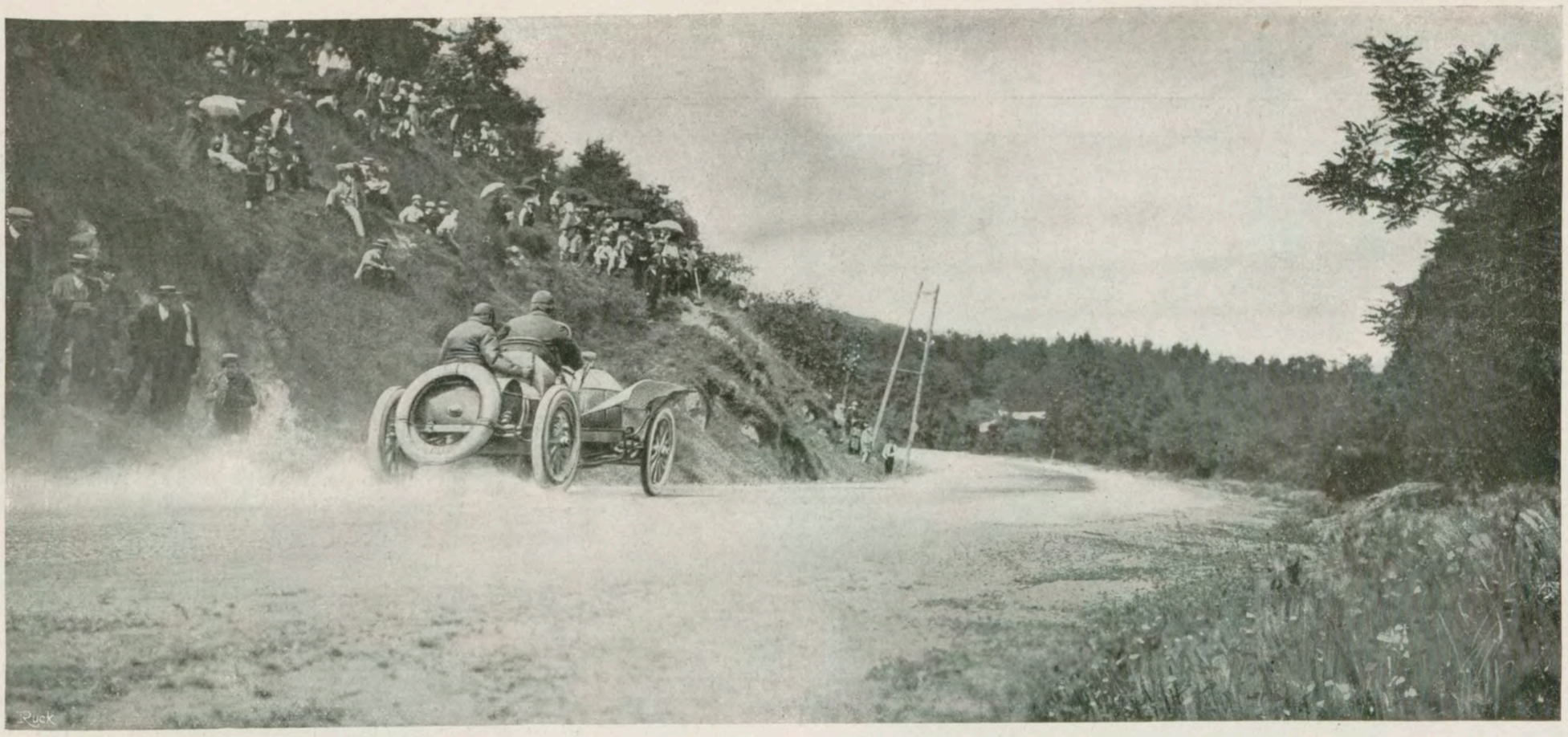
GIOSUE GIUPPONE

Gagnant de la Coupe
des Voiturettes :: ::

Giosue Giuppone

GASTON DE LA PLANE

Champion de France
d'Aviron :: :: ::



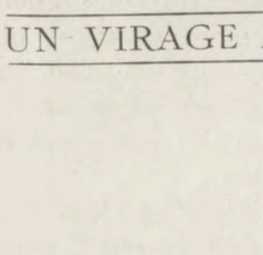
UN VIRAGE AU TAUNUS

Le Circuit de la Coupe Gordon-Bennett en Allemagne était très accidenté et des plus sinueux. Le regretté Théry qui fut un spécialiste des virages, y montra sa virtuosité en faisant triompher les couleurs françaises.

VIRAGES A LA CORDE

PAR VICTOR RIGAL

C'est avec une certaine confusion que j'obéis au désir qui m'a été si aimablement présenté par *la Vie au Grand Air*, désir de me compter — pour un jour — dans la brillante phalange de ses collaborateurs. Au cours de mes pérégrinations, j'ai bien acquis, de-ci de-là, quelques bribes d'anglais et j'ai conservé, très net, le souvenir d'une locution chère à nos voisins... *The right man in the right place.*



Voilà, suis-je bien ici le *right man*... l'homme qu'il faut, pour entretenir les lecteurs de cette revue de l'art de réussir un beau virage? Entendez bien que je ne vous réédite pas la plaisanterie classique qui consiste à dire que j'aime mieux tenir un volant qu'une plume: sans doute, ce n'est point mon métier d'écrire, mais j'imagine que ceux qui voudront bien aujourd'hui me faire l'honneur de me lire, cherchent avant tout ici des impressions sincères, des souvenirs vécus et non des effets littéraires qui n'auraient que faire en cette matière.

Comment virer ? Voilà une question qui, certes, m'a été posée bien souvent au cours de ma carrière et à laquelle il n'est guère possible de répondre brièvement.

Comment virer ? mais cela dépend de l'homme, de la circonstance, de la voiture et aussi du virage lui-même.

On ne vire pas en course comme on le ferait dans une excursion de tourisme; on n'attaque pas une courbe de la même façon, suivant qu'on pilote une limousine de plus de deux tonnes ou un racer; il est des virages, plus susceptibles, qui doivent être pris en douceur, il en est d'autres qui doivent être avalés dans le train.

Sans faire ici de mathématiques inutiles, il n'est peut-être pas inutile de rappeler ce que nous avons tous appris à l'école, à savoir que lorsqu'un corps décrit avec une certaine vitesse V une courbe de rayon R, il est le siège d'une force appliquée en son centre de gravité, dirigée perpendiculairement à la trajectoire et dont l'intensité est proportionnelle au carré de la vitesse et en raison inverse du rayon.

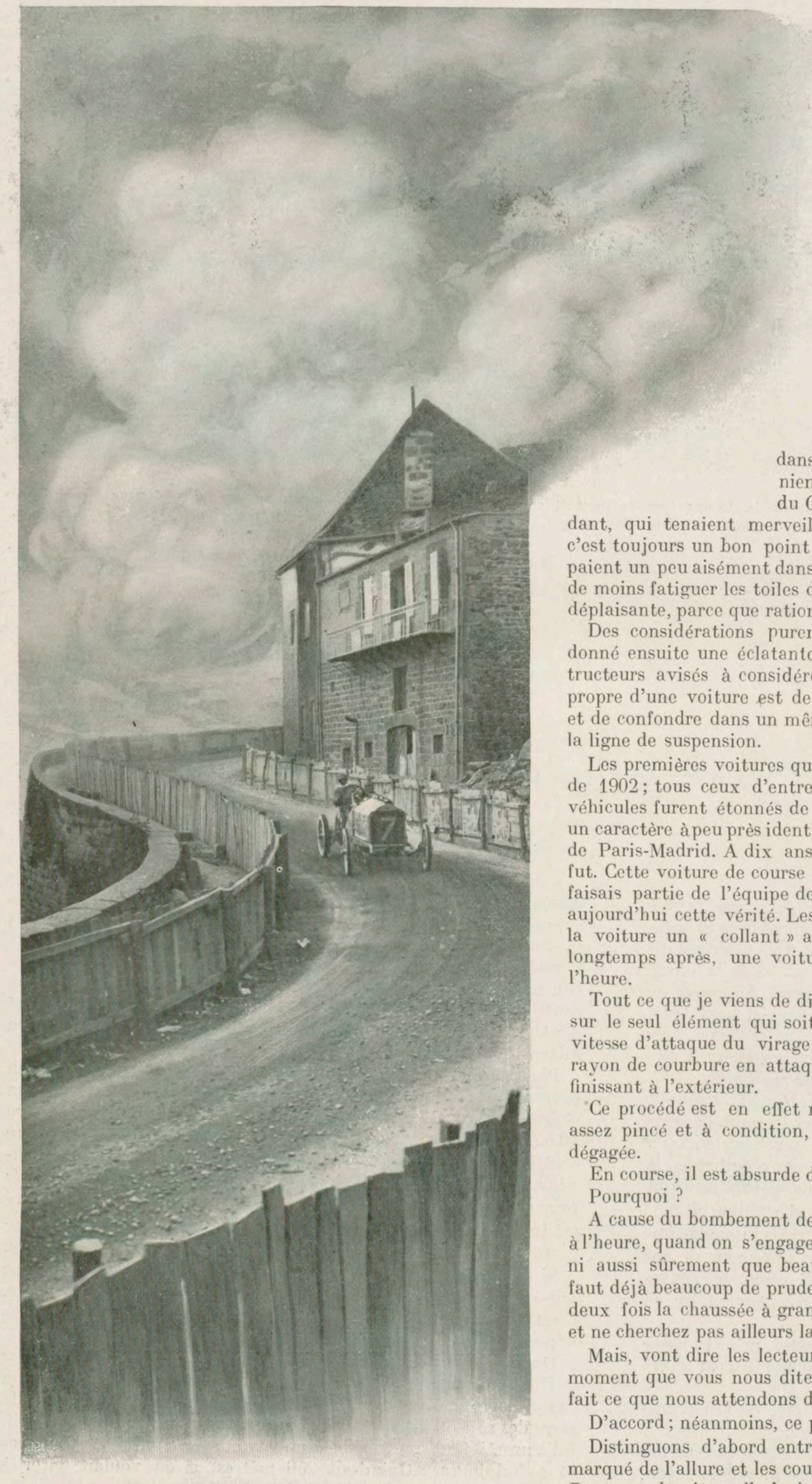
Pour se rendre compte de l'intensité de cette force, prenons un exemple numérique: imaginons qu'une limousine qui pèse en ordre de marche 2.500 kilos franchisse à 36 à l'heure, c'est-à-dire 10 mètres à la seconde, une courbe de 20 mètres de rayon. La force centrifuge qui agit sur la voiture perpendiculairement à son mouvement, qui tend par conséquent à la chasser latéralement, à *la faire déraper*, ou à la faire verser même, si son centre de gravité est trop élevé, ce qui se comprend de soi, a pour valeur 1.270 kilogrammes environ ; on conviendra que c'est loin d'être négligeable.

Si donc on veut éviter le dérapage, fatal aux pneus comme aussi aux voitures, quand il se produit à proximité d'un obstacle, il est clair que dans une courbe donnée, une voiture ne devra pas dépasser une certaine limite sous peine de déraper.

Quelle est cette vitesse limite ?

Un calcul simple permet d'établir que pour une courbe d'un rayon de 16 mètres, elle ne doit pas dépasser 10 mètres à la seconde, soit 36 kilomètres à l'heure; pour pouvoir virer à 90 kil. à l'heure, il faut une courbe d'un rayon minimum de 100 mètres et ce minimum atteindrait 256 mètres, si on voulait virer à 40 mètres à la seconde, 144 kil. à l'heure.

Mais encore une fois, et le début de cette courte étude sans



EN AUVERGNE Le Circuit d'Auvergne présentait des virages pittoresques, mais bien dangereux !

prétention, l'a suffisamment fait comprendre, la position du centre de gravit influe directement sur la stabilité propre de la voiture.

Dans les véhicules de tourisme, qu'il serait fou et criminel de conduire aux vitesses limites, la position du centre de gravité est une conséquence de la forme de la carrosserie, du nombre des voyageurs transportés, et est elle-même fonction de certains désirs esthétiques : le problème de la meilleure position possible du centre de gravité n'offre pas alors le même intérêt que pour le constructeur de voiture de course.

Le centre de gravité est-il trop haut ? La voiture accusera une facilité fâcheuse à verser.

Le centre de gravité est-il trop bas ? C'est le dérapage à chaque instant, même dans des virages relativement aisés. Cet inconvénient a été particulièrement sensible sur les Renault du Circuit d'Auvergne, d'excellentes voitures cependant, qui tenaient merveilleusement la route en alignement droit — eté c'est toujours un bon point pour une voiture à cardan — mais qui dérapaient un peu aisément dans les virages. Elles avaient l'avantage, en revanche, de moins fatiguer les toiles des bandages et leur silhouette n'était nullement déplaisante, parce que rationnelle.

Des considérations purement théoriques — auxquelles l'empirisme a donné ensuite une éclatante confirmation — avaient conduit certains constructeurs avisés à considérer que le meilleur moyen d'augmenter la stabilité propre d'une voiture est de centrer les masses, d'éloigner les points d'appui et de confondre dans un même plan la ligne générale de poussée du châssis et la ligne de suspension.

Les premières voitures qui accusèrent cette tendance furent les Mercédès de 1902 ; tous ceux d'entre nous qui se placèrent au volant d'un de ces véhicules furent étonnés de sa maniabilité : l'année d'après, nous retrouvions un caractère à peu près identique sur les Mors de 1903, les célèbres « Dauphins » de Paris-Madrid. A dix ans et plus de distance, il faut reconnaître ce qui fut. Cette voiture de course Mors de 1903 fut une merveille à son époque ; je faisais partie de l'équipe des conducteurs et il m'est agréable de proclamer aujourd'hui cette vérité. Les formes fuyantes de la carrosserie donnaient à la voiture un « collant » admirable, et j'ai bien rarement trouvé, même longtemps après, une voiture qui pût se conduire si aisément à 130 à l'heure.

Tout ce que je viens de dire montre donc que pour bien virer, il faut agir sur le seul élément qui soit à la disposition du conducteur, c'est-à-dire la vitesse d'attaque du virage. Certains se flattent de pouvoir augmenter le rayon de courbure en attaquant à l'extérieur, se rabattant à la corde, puis finissant à l'extérieur.

Ce procédé est en effet recommandable pour un touriste sur un virage assez pincé et à condition, bien entendu, que la route soit entièrement dégagée.

En course, il est absurde d'agir ainsi.

Pourquoi ?

A cause du bombement de la route. Je vous prie de croire qu'au delà de 140 à l'heure, quand on s'engage sur le dévers, on ne remonte ni aussi aisément, ni aussi sûrement que beaucoup paraissent le croire. En ligne droite, il y faut déjà beaucoup de prudence ; aux abords d'un virage, risquer de traverser deux fois la chaussée à grande allure, c'est courir à la mort, croyez-moi bien, et ne cherchez pas ailleurs la cause de terribles accidents.

Mais, vont dire les lecteurs de la *Vie au Grand Air*, « voici déjà un bon moment que vous nous dites *comment il ne faut pas virer ;* ce n'est pas tout à fait ce que nous attendons de vous. »

D'accord ; néanmoins, ce préambule était nécessaire.

Distinguons d'abord entre les virages qui nécessitent un ralentissement marqué de l'allure et les courbes qui se peuvent prendre à très grande vitesse. Pour ces dernières, il s'agit surtout de bien s'engager et de demeurer ferme sur sa trajectoire ; un conducteur un peu rompu au métier ne risque pas d'être embarqué, si le rayon de courbure est constant ; mais si le virage est en hameçon, et cela est fréquent, une telle méthode devient dangereuse. N'oublions pas qu'en course, on connaît son circuit, et qu'ainsi on ne doit pas

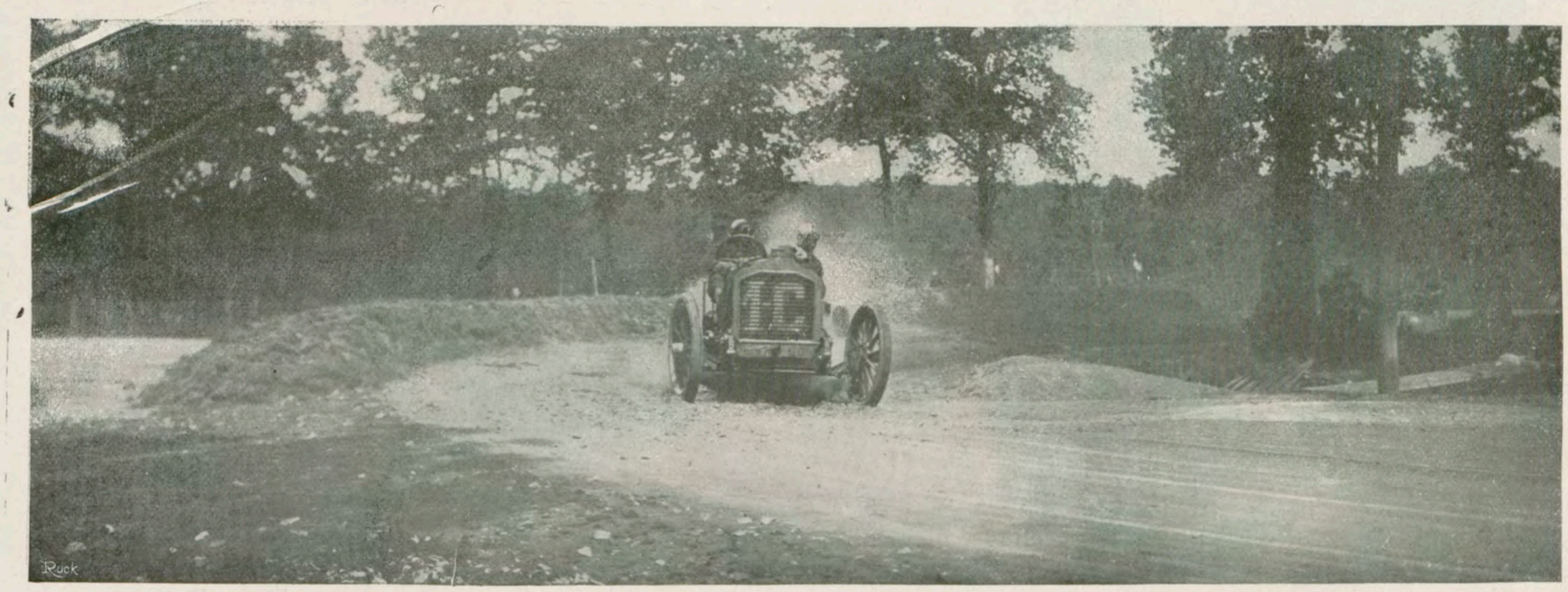
RIGAL EN SICILE

Encore un parcours dangereux que celui de la Targa Florio disputée en Sicile. Il ne comportait pas moins de 200 virages à chaque tour. La victoire, chaque année, revint au plus audacieux, mais la chance ne favorisa pas Rigal.

s'exposer aveuglément : en route libre, il est criminel, je le répète, de marcher trop vite.

Cette cause que je viens de signaler — courbure variable d'un virage — me remet en mémoire le terrible accident de 1907 qui coûta la vie au pauvre et charmant Albert Clément. A ce moment-là, on n'a su qu'imaginer pour expliquer cette chute d'un conducteur adroit et sûr entre tous; mais personne, à mon humble avis, n'a mis le doigt sur la vérité.

Chacun de nous savait qu'Albert Clément menait dur : or, le virage de Saint-Martin commence avec un rayon de 200 mètres qui permet du 135, il se continue par un rayon de 180 mètres, qui n'amène pas de changement sensible dans l'allure, en raison du



AU CIRCUIT DU MANS

A l'inverse de l'Auvergne, le parcours du Grand Prix de la Sarthe était peu accidenté et ne comportait que peu de courbes. Le virage de la Fourche était le seul un peu délicat à prendre, d'autant qu'on l'avait mal relevé.

relèvement appréciable à la corde, puis subitement, sur une vingtaine de mètres, le rayon tombe du tiers de sa valeur, après quoi il reprend sa valeur moyenne. A ce moment-là, et le fait s'est produit presque au début du virage, Albert a été embarqué... on sait la suite, hélas!

J'ai eu la sensation du fait l'an dernier, en m'entraînant sur ce même circuit. Je montais, on s'en souvient, une de ces terribles Bayard-Clément de 1908, les plus rapides véhicules de l'année, qui n'avaient contre eux que leur vitesse même, à laquelle ne résistait aucun pneumatique. Avec cette voiture, j'eus la bonne fortune de terminer en bonne place, premier des Français. Toujours, au virage de Saint-Martin, j'ai senti, peu après le début, un fouettement accentué de l'arrière; le jour de la course, j'ai constaté que vingt de nos concurrents, quelle que fût la voiture, quel que fût l'homme, esquissaient le même commencement de dérapage. Le fait m'a intrigué, et je suis venu sur place où je me suis rendu compte des faits signalés plus haut.

Quand on a à faire un virage aigu, il faut commencer par se ralentir à une bonne vitesse d'entrée, et c'est ici qu'interviennent ces deux éléments essentiels pour le gain d'une grande course :

1° *Nécessité d'avoir d'excellents freins.*

2° *Infaillibilité du conducteur dans l'appréciation des distances.*

Une fois la voiture entrée dans la courbe, il faut « en remettre », comme nous disons, c'est-à-dire accélérer; avec du sang-froid et de la décision, la voiture obéit bien, se tient ferme sur sa trajectoire et sort du virage plus vite qu'elle n'y est entrée, ce qui facilite énormément le démarrage consécutif. On perd ainsi le minimum de temps.

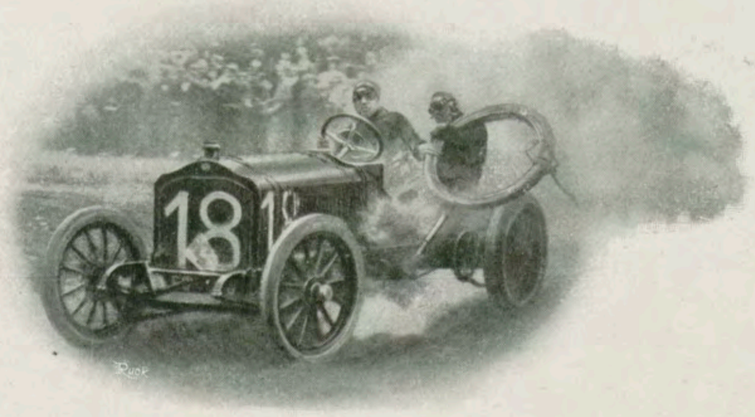
Tous les professionnels du volant agissent de la sorte, et il faut bien avouer que notre empirisme est ici tout à fait d'accord avec la théorie. Seulement, nous ne l'avons appris qu'à la longue et j'estime que mon apprentissage sur les vélodromes, alors que je courais un peu partout sur un formidable tricycle à pétrole, m'a rendu les plus grands services.

Voilà donc ce qu'il faut faire pour bien virer. Est-ce à dire que ce soit si aisé ? Non, sans doute. Quand un virage se présente, nous n'avons pas le loisir de tirer notre règle à calcul pour estimer à quelle vitesse nous devons l'aborder, c'est pure question d'instinct. Cet instinct, plus ou moins développé, fait les conducteurs plus ou moins habiles : il constitue la principale force d'un Lancia.

Il faut aussi, en toute circonstance, conserver son sang-froid. A l'une des épreuves de la Coupe Vanderbilt, dans un de ces virages comme on n'en trouve que sur les Circuits américains, et où la foule envahit presque la chaussée, le pneu de rechange de Duray, mal amarré, s'échappa. Le mécano le rattrapa au vol, mais il allait être débarqué à son tour, quand Duray le saisit de la main gauche et acheva son virage, une seule main au volant. Un photographe se trouvait là, qui put fixer cet instantané unique.

C'est là, de la part du conducteur, comme de celle du photographe, un des plus beaux exemples de présence d'esprit que j'aie vus dans ma déjà longue carrière.

V. Rigal



A DIEPPE — Le double virage en S de Londinières était le plus typique de 1907 et 1908.

La Vie au Gd Air
Noël 1909

PIERRE FAILLIOT

Champion de France ; cinq
fois Champion interscolaires

MAX DECUGIS

Champion de France de Tennis
en simple et en double :: ::

PIERRE FAILLIOT

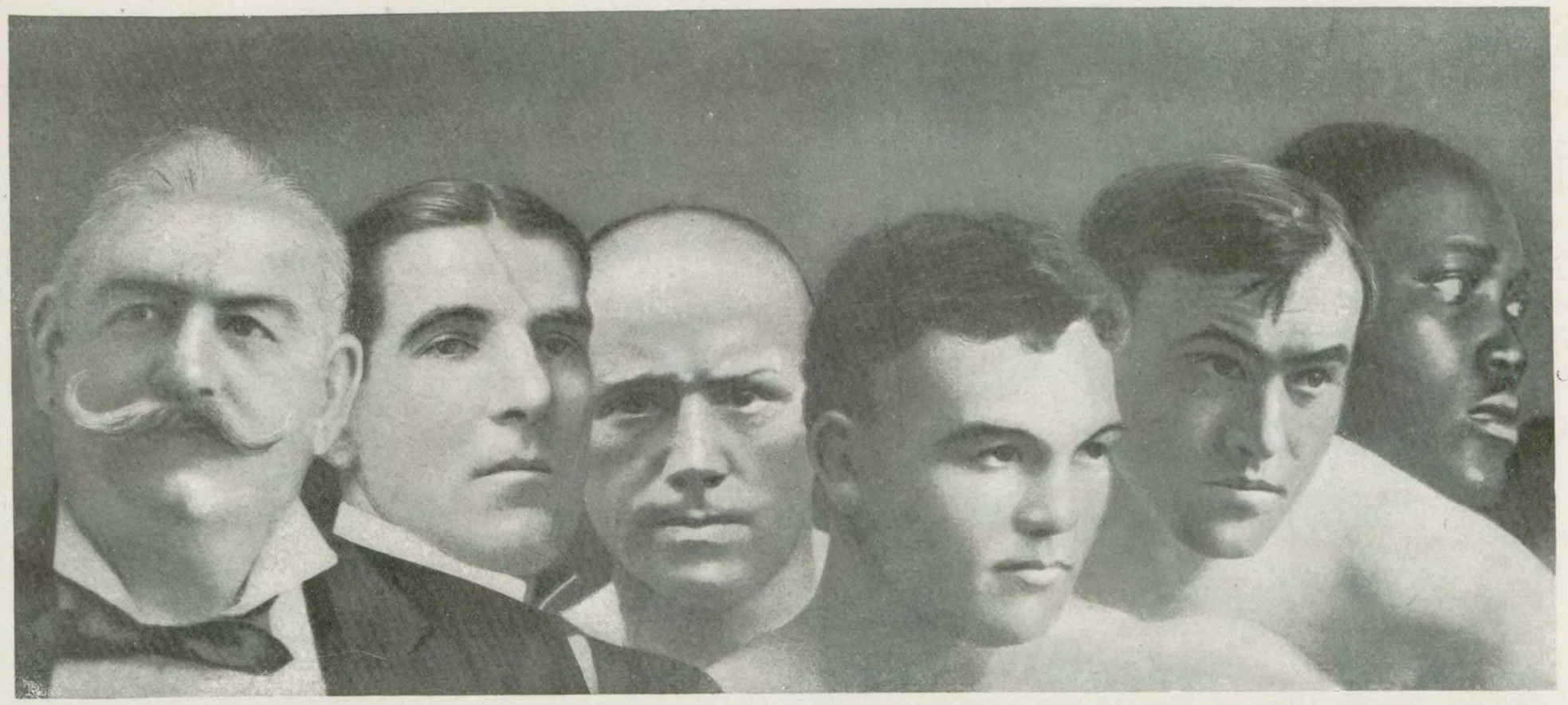
Champion de France
des 100 et 400 mètres

P. Failliot

MAX DECUGIS

Champion de France
du Tennis :: :: ::

Max Decugis



LES CHAMPIONS DU MONDE — De gauche à droite : James J. Sullivan, de 1882 à 1892 ; Jim Corbett, de 1892 à 1897 ; Fitzsimmons, de 1897 a 1899 ; Jeffries, de 1899 à 1906 ; Tommy Burns, de 1906 à 1908 ; Jack Johnson depuis le 26 décembre 1908.

LES CHAMPIONS DU POING

PAR WILLIE LEWIS

Mais attendons la fin !

En effet, je suis très heureux de faire un article dans la *Vie au Grand Air* sur les champions du monde de boxe poids lourds. Cependant, j'aurais préféré attendre qu'il y en ait un nouveau et ne pas arrêter cette histoire avec Jack Johnson pour trois raisons : il est nègre, il est antipathique et je ne le crois pas capable d'avoir l'envergure d'un champion.

Mais je n'ai pas à m'amuser ici à faire des digressions. J'ai une plus noble mission à remplir, et j'en suis enchanté. Je dois faire le récit des divers championnats du monde depuis l'époque où James J. Sullivan le remporta sur Paddy Ryan, le 7 février 1882, à Mississipi City. Ce jour-là, Sullivan, qui excellait dans les combats à poings nus et avec gants, eut une tâche réellement facile. Cependant, tous les paris appuyaient la chance de Paddy Ryan. Dès le premier round, Sullivan prenait l'avantage, projetant un terrible direct qui envoyait Paddy Ryan s'affaler avec fracas sur le dos. Il y avait trente secondes que les athlètes combattaient. Les seconds de John, Billy Madden et Bob Farrel le prièrent de laisser le pauvre Ryan se remettre. On craignait, en effet, pour sa vie.

Sullivan ménagea Paddy jusqu'au neuvième round, et c'est alors seulement qu'il l'étendit knock-out, en le frappant à la tempe. Il sauta alors par-dessus les cordes, aussi frais qu'au début, et courut comme un fou à son hôtel, qui était situé à une centaine de mètres de là. C'était, en effet, devant le Barnes Hotel qu'était donné le combat. Quinze mille personnes étaient présentes.

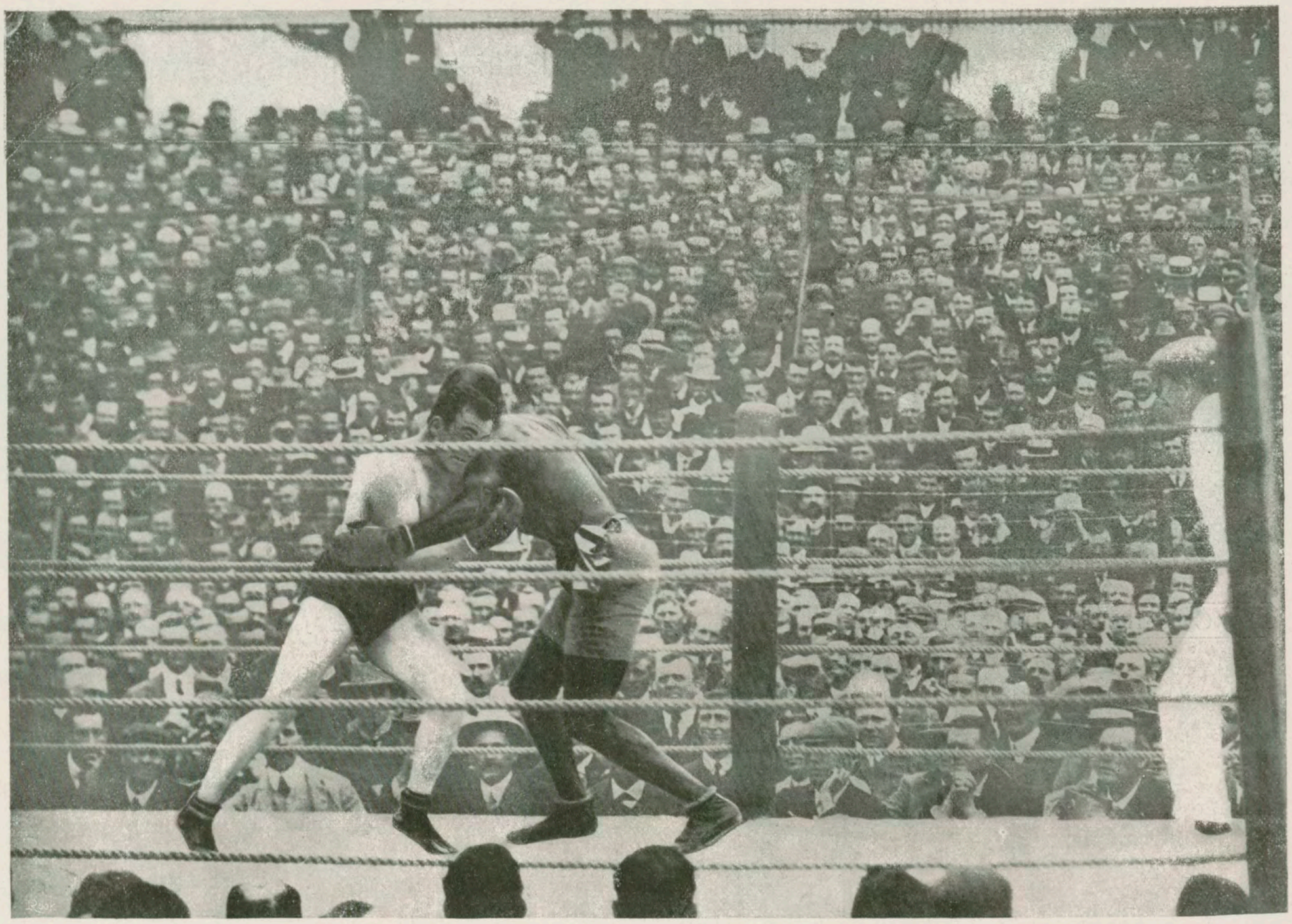
Sullivan était donc champion du monde. Pas un seul boxeur ne vint aussi facilement à bout de son adversaire dans un match où le titre était en jeu. Il resta champion jusqu'au 7 septembre 1892 où il fut mis knock-out par Jim Corbett au vingt et unième round, à New-Orléans. Pendant plus de 10 ans donc, Sullivan resta le champion incontesté. Il avait d'ailleurs quitté le ring en 1889, à la suite de son match de 75 rounds avec Jake Kilrain, à Richburg. Il avait fourni une exhibition avec Corbett à San-Francisco en 1891, mais il n'avait plus livré de combats. Aussi bien, il était souffrant et ne pouvait se servir de ses mains le jour où il enregistra la seule défaite de sa carrière.

○ ○ ○

Après son exhibition avec Corbett, Sullivan fut pressenti pour signer les articles d'un combat au finish avec gants, à disputer à l'Olympia Club de New-Orléans, pour une bourse de 125.000 francs.

James J. Sullivan avait 24 ans, le jour où il devint champion du monde. Quand il affronta Corbett, il en avait 34, Corbett 26. Celui-ci s'était préparé à Ashbury Park sous les ordres de son manager, William Brady. Ses sparring-partners étaient Billy Delaney, Jim Daly et le gros lutteur Jim Mac Vey. Quelques jours avant le contest, Corbett donna une exhibition à Madison Square Garden. Il y fit du punching-ball et un assaut avec Mac Vey. Il mesurait 1 m. 82 et pesait 82 kil. 500.

La tactique de Sullivan dans le combat était d'en finir au plus vite. Sa seule chance de triompher était d'abattre son adversaire dès le début. Cependant, dans le premier round, aucun coup sérieux n'était porté. Sullivan continuait à être favori : il était à 5 contre 1. Le jeu était sensiblement égal jusqu'au cinquième round, où Corbett avait les honneurs du sang, en lançant deux directs à la face de son adversaire. Il était indubitable que la vitesse et l'agilité de Corbett triompheraient de la science de Sullivan, contrariée par son âge. Pendant toute cette reprise, l'avantage était au jeune homme qui continuait à empourprer le visage de



LE DERNIER CHAMPIONNAT DU MONDE

Le 26 décembre 1908, à Sydney, Tommy Burns rencontrait Jack Johnson qui l'avait défié. Après quatorze reprises d'un combat chaudement disputé, la police interrompit la rencontre

James en le criblant de coups. Le nez du champion saignait abondamment et servait de cible à Corbett. Au onzième round, un clinch, puis Corbett rentre du droit au menton, se précipite et touche du droit et du gauche au nez. L'instant est si émotionnant que les spectateurs sont debout, haletants, s'attendant à une issue fatale. Le round s'achève par un hook du gauche à l'estomac de Sullivan.

La lutte se poursuit, émotionnante: Corbett prend un avantage de plus en plus marqué, tandis que le pauvre Sullivan résiste aussi bien qu'il le peut, mais ne peut combler le handicap terrible qu'il subit. Enfin, le vingt et unième round commence. Sullivan débute par une attaque infructueuse des deux mains à la face. Il recule et, en se retirant, abandonne sa garde. Instantanément, Corbett rentre du droit à la mâchoire et étend James à terre. Le referee Duffy compte : Un, deux, trois...

Sullivan retrouve les forces suffisantes pour se relever, mais il est très faible. Quelques instants après, il retombe, knock-out pour la première fois de sa carrière. Le contest avait duré 1 h. 18 m. 45 s

DEUX CHAMPIONS

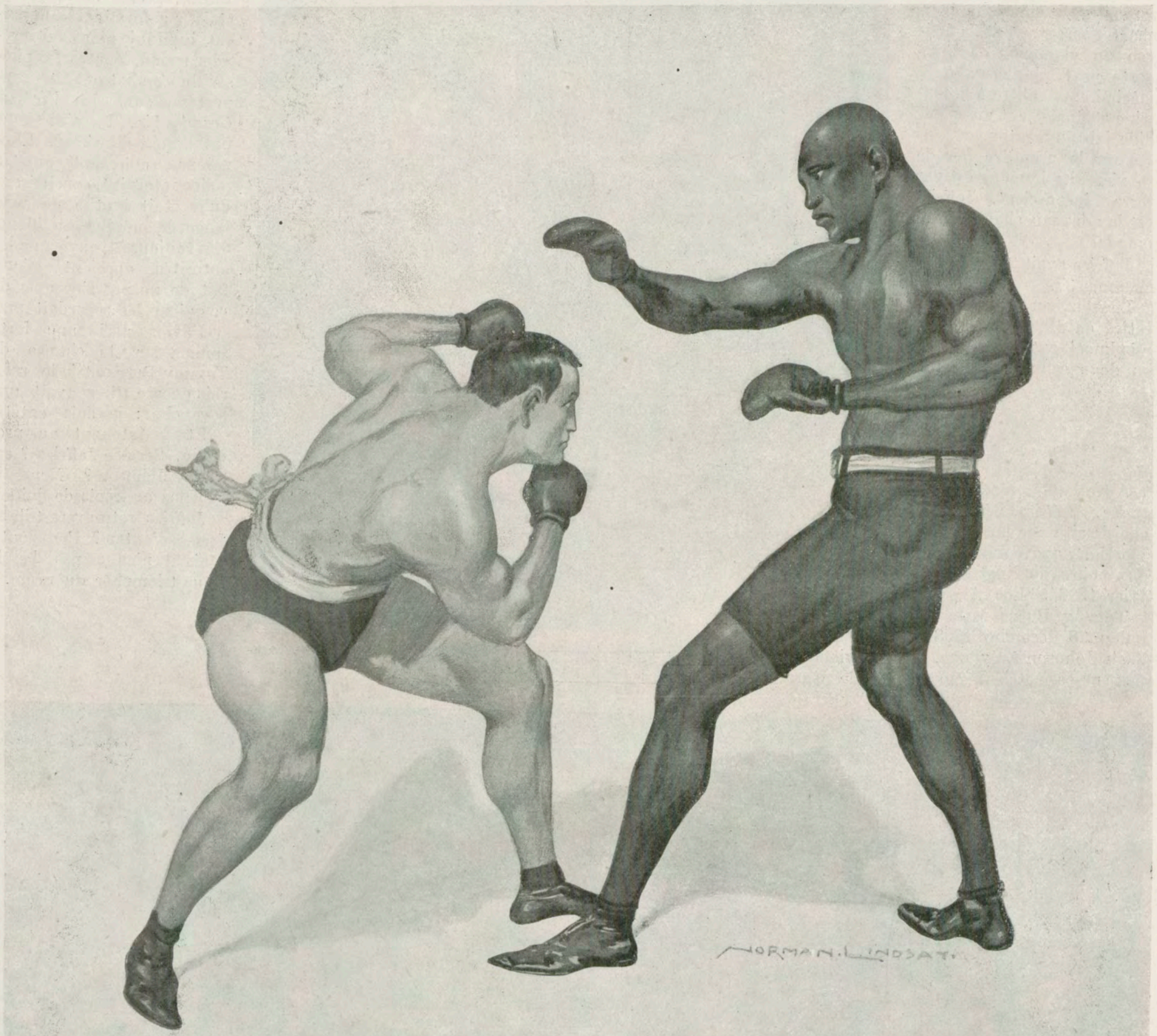
Match-exhibition disputé entre James J. Sullivan et Robert Fitzsimmons.

Champion du monde le 7 septembre 1892, James J. Corbett le resta jusqu'au 17 mars 1897 où Bob Fitzsimmons le mit knock-out au quatorzième, round à Carson City.

Grand favori au betting, le champion était très confiant et, dès le début, portait des coups du gauche à la tête. Mais il n'était pas assez vite pour esquiver les ripostes du champion du monde des poids moyens.

La bataille se poursuit : Jim lançant des coups terribles, Bob les encaissant stoïquement. Aux points, le gentleman-boxeur a l'avantage, mais il est visible que Fitzsimmons cherche le coup dur.

Arrive le quatorzième round. Tout à coup, d'un élan prodigieusement rapide, Fitzsimmons lance son gauche à la pointe de l'estomac de Corbett, juste sous le xiphoïde, il l'atteint au bon endroit par le shift-punch au plexus solaire. Il double par un cross à la mâchoire. Depuis le premier round, il attendait le moment favorable pour le porter. Connaissant le point faible de Corbett, il



UN DESSIN INÉDIT EN FRANCE

Nous publions ce dessin qui nous a été remis par H. Mac Intosh, organisateur et arbitre du combat Jack Johnson-Tommy Burns. Cette splendide illustration est l'œuvre d'un artiste australien, M. Norman Lindsay.

avait préparé soigneusement ce coup jusqu'alors inconnu. L'effet est subit. Jim tombe sur les genoux. Il fait des efforts désespérés pour se relever, mais ne peut y parvenir. Il semble absolument paralysé. Et le gong sonne, saluant la victoire de l'homme qui semblait devoir être battu, de l'homme qui réussit, étant champion du monde des poids moyens, à ajouter à sa couronne le titre de champion du monde des poids lourds.

Après le combat, Corbett, mal remis encore de son évanouissement, voulait faire un mauvais parti à son vainqueur. Jeffries et les autres seconds durent s'interposer pour éviter un scandale.

Le pauvre Corbett n'était pas assez frappé par cette défaite. Le sort implacable le poursuivait : son père se suicidait après avoir tué sa femme d'un coup de revolver, parce qu'il avait joué toute sa fortune sur la chance de son fils.

Robert Fitzsimmons conserva le titre du 17 mars 1897 au 9 juin 1899. Ce jour-là, James J. Jeffries le mettait knock-out au onzième round, à Coney Island. La bourse était de 100.000 francs. Les deux hommes avaient un nombre égal de partisans. Fitzsimmons à cause de sa longue carrière, Jeffries à cause de sa merveilleuse musculature.

La différence de poids était considérable. Tandis que Jeffries atteignait 99 kilos, Fitzsimmons ne pesait que 76 kil. 200.

Il était dix heures et demie, lorsque le gong retentit. Dès le début, les deux hommes s'attaquent durement. Les coups les plus terribles de Fitzsimmons ne semblent produire aucun effet sur son adversaire qui riposte avec violence. A un moment, Fitz est projeté à terre, à la stupéfaction de la foule qui ne semblait croire qu'il pût être battu. Le sang empourpre son visage. Mais il ne perd pas son sang-froid. Seulement, l'énergie et le courage ont une limite. Voilà le onzième round. Fitzsimmons attaque avec violence. Il touche au cœur. Jeff riposte du gauche à la bouche et à l'estomac. Fitz reste sur la défensive, puis risque un swing désespéré à la

mâchoire. Mais il reçoit en retour un doublé à la bouche. S'apercevant de la fatigue du champion, Jeffries porte un double cross à la mâchoire, un autre à la poitrine et finalement un splendide jab au menton.

Pour la première fois de sa vie, Fitzsimmons est par terre, inconscient. Jeffries est le nouveau champion du monde.

Jeffries avait 24 ans, Fitzsimmons 37.

Le nouveau champion se retira en 1904, après avoir mis knock-out Jacu Munroe en deux rounds, le 26 août.

○ ○ ○

Avant de prendre sa retraite, Jeffries déclara qu'il choisissait pour lui succéder Marvin Hart, que Tommy Burns battit aux points en vingt rounds, le 3 février 1906, à Los Angelès.

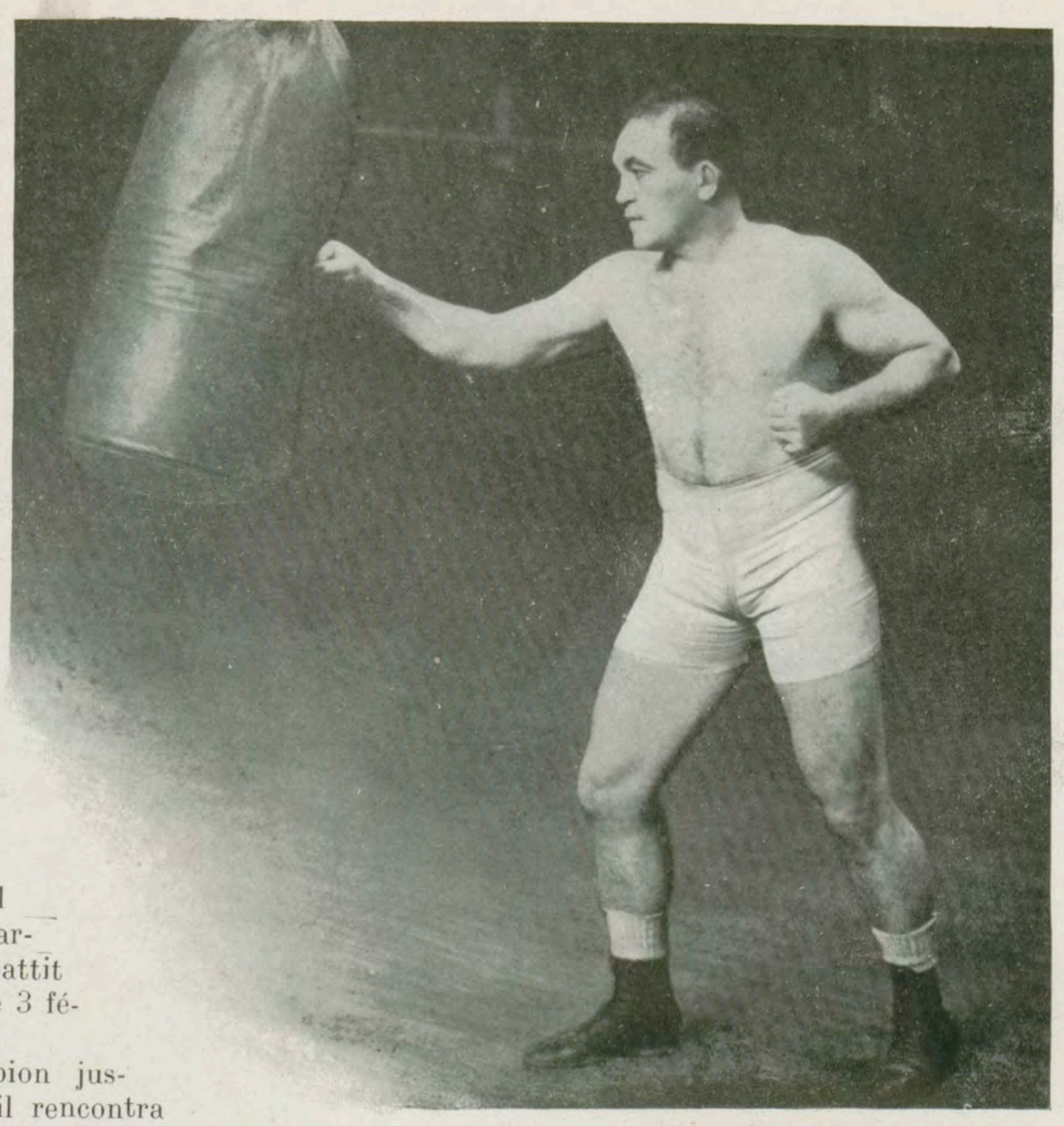
Tommy Burns resta champion jusqu'au 26 décembre 1908 où il rencontra Jack Johnson à Sydney. Je ne reviendrai pas sur ce match mémorable, où le nègre eut l'avantage sur Tommy Burns, grâce surtout, je crois, au formidable uppercut qu'il lui plaça au premier round. Toutes les phases du combat ont été rapportées dans la *Vie au Grand Air*. Je n'ai donc pas besoin d'insister. Rappelons seulement que la police intervint, considérant qu'il était inutile de prolonger le supplice du blanc. J'ai toujours trouvé que les autorités auraient mieux fait de ne pas s'occuper de ce qui ne les regardait pas.

J'avais parié une forte somme sur la chance de Tommy Burns et je le referais encore s'il y avait une revanche : je suis entêté.

Et maintenant au prochain. Sera-ce Jeffries ? sera-ce Johnson ? Nous le saurons au mois de juillet.

Jeffries retrouvera-t-il sa forme d'antan ? J'en doute. Mais il n'en a pas besoin pour triompher du nègre.

Willie Lewis



JEFFRIES S'ENTRAINE — Jim Jeffries a décidé de reprendre les gants contre Johnson.

LE PREMIER ACTE DU PROCHAIN CHAMPIONNAT — Le contrat du combat Johnson-Jeffries vient d'être signé. Il se disputera le 4 juillet 1910. Avec les quatre films, la bourse sera d'environ 800.000 francs.

La Vie au Gd Air
Noël 1909

MAURICE BARAT

Le Jockey Français, gagnant
du Grand Prix de Paris 1909

PAUL GUIGNARD

Le premier qui ait dépassé à
bicyclette 100 kil. dans l'heure

MAURICE BARAT

Gagnant du Grand
Prix de Paris 1909

Maurice Barat

PAUL GUIGNARD

Recordman du Monde
de l'Heure :: :: ::

Composition inédite de Raoul PHILIPPE.

EN BOBSLEIGH

Mené par un conducteur habile, le bobsleigh permet d'obtenir des vitesses qui ne restent guère au dessous de celle d'une automobile de course et de prendre des virages à la corde qui donnent le frisson.

Composition inédite de JOHANSON.

La Vie au Grand Air-Noël.

LA TRAVERSÉE DES ALPES PAR SPELTERINI

C'est une performance très difficile à réaliser, que celle de la traversée des Alpes en ballon. Le vent est rarement favorable et il faut atteindre des altitudes très élevées. Mais quel spectacle prodigieux que celui de ces milliers de pics et d'aiguilles couverts de neige, qui s'étendent à perte de vue au-dessous des audacieux aéronautes!

a suffi pour enlever le prix de St-Cloud et battre Hérouval, et son apparence, non moins que son succès, fit illusion sur son véritable état. D'excellents connaisseurs affirmèrent qu'il s'était présenté fin prêt comme pour un Derby, et triomphèrent lors de son échec dans le prix Delattre, qu'ils attribuèrent à un déclin. Je savais certes combien cette opinion était erronée, mais M. le baron M. de Rothschild s'en était montré fort ému et j'eus quelque peine à le convaincre de son inexactitude. En réalité, ce poulain, que son élégance fait paraître plus léger qu'il ne l'est en réalité, et qui semble n'avoir besoin que d'un travail modéré, en exige au contraire plus qu'aucun autre. Au rebours de toute prévision, j'ai dû, à l'approche des grandes épreuves, le pousser beaucoup plus qu'Ossian, qui est pourtant d'un modèle plus compact. A

APRÈS LE GRAND PRIX

Finasseur, en 1905, accomplit le triple event en gagnant le Prix du Jockey-Club, le Grand Prix de Paris et le Prix du Président de la République, monté par Nash Turner. Il échoua dans le prix Monarque, derrière Val d'Or et Phœnix.

l'époque du prix Lagrange, Oversight, en dépit des apparences, était sans doute dans un état de préparation plus avancé que Verdun. Quant à sa défaite du Prix Delattre, elle était trop manifestement inexacte pour tirer à conséquence. Peut-être, la grêle tombée pendant la course a-t-elle rebuté le poulain; peut-être ne s'est-il pas entendu avec Nicol, qui l'encapuchonnait bien étroitement. Barat, sur mon conseil, ui la toujours laissé la tête libre, et l'a monté les rênes longues, afin de le laisser s'étendre dans sa grande action. Ce procédé, il est vrai, ne permet guère de le maintenir dans l'expectative, et il a sans doute par là, ceci soit dit en passant, contribué à sa défaite du Royal Oak.

Ces deux défaites m'ont péniblement surpris, sans pourtant ébranler très sérieusement ma confiance et c'est une des raisons pour lesquelles, ayant à opter entre le Grand Prix de Bruxelles, qu'avait gagné Finasseur, et la Poule d'Essai, je choisis sans hésitation cette dernière. J'avais cru remarquer qu'Oversight s'appuyait volontiers à la corde et en tirait un avantage sensible. On pouvait peut-être le désorienter dans une certaine mesure en l'en écartant. Aussi, son jockey, tout en laissant le poulain de Duke aller à une demi-longueur devant lui, dans la Poule d'Essai, a-t-il eu soin de se placer à sa droite, à la corde, et de le maintenir à l'extérieur. Je mentionne le fait pour mémoire, car je ne crois pas qu'il ait eu sur le résultat une influence prépondérante. A défaut de Barat qui montait Frère Luce, c'est O'Courror qui a ce jour-là piloté Verdun; il l'a fait d'une façon très remarquable et j'ai eu tout lieu de me féliciter de l'avoir choisi, au lieu de F. Hardy, à qui M. de Rothschild avait tout d'abord songé. Entre temps, mon poulain avait battu Biniou dans le prix Eugène Adam et Negofol dans le Biennal. Après sa victoire sur Oversight, sa réhabilitation était complète.

Restait à jouer la partie décisive, celle du Derby. J'avais envoyé Ossian disputer, le dimanche précédent, le prix Hédouville et Verdun l'avait accompagné à Chantilly. Mes deux cracks y passèrent toute la semaine et je suis allé quotidiennement les galoper. Ce fut pour moi une période très dure ; l'attente un peu fiévreuse du grand jour, plus encore que la fatigue, me l'a rendue pénible. Ossian avait réalisé, le mois précédent, des progrès rapides, et je comptais bien, à cette époque, le voir figurer à l'arrivée dans les deux events classiques. Il commençait malheureusement à souffrir du genou et sa marche ascendante se trouvait enrayée. J'ai dû même l'arrêter avant la grande épreuve de Longchamp. Je

VERDUN, AU GRAND PRIX

Verdun fut payé 20.000 francs par le baron Maurice de Rothschild. D'Okhuysen l'amena fin prêt pour le Grand Prix qu'il gagna avec la monte de Barat. Il remporta également le Prix du Président de la République.

persiste à croire qu'il y eût fait bonne figure, sans son malencontreux accident. Quant à Verdun, il m'inspirait la plus entière confiance. Il m'avait montré dans le prix Eugène Adam de quelle trempe morale il était doué, et d'autre part, son action était plus brillante que jamais. Je ne l'avais jamais vu encore dans une condition pareille et je crois bien qu'il n'était pas mieux le jour du Grand Prix et du Prix du Président. Il n'avait jamais fait 2.400 mètres et je ne l'avais pas essayé sur cette distance, mais je ne doutais pas un instant qu'il ne fût capable de la tenir. Sa défaite a été une des grosses déceptions de ma carrière et ses succès postérieurs ne m'en ont pas complètement consolé. Je dirai même qu'ils l'ont à un certain point de vue avivée, en m'en démontrant surabondamment l'inexactitude. Jamais d'ailleurs je ne l'avais mise en doute. L'état du poulain, aussi frais après sa course qu'au départ, indiquait suffisamment qu'il n'avait fourni aucun effort sérieux ; et au surplus, la photographie de l'arrivée qu'a publiée la *Vie au Grand Air* était à cet égard pleinement édifiante; on y peut voir le poulain enfermé à la corde. Barat, d'ailleurs, avouait avoir eu une course malheureuse et personne plus que lui n'était convaincu de l'inexactitude de sa défaite.

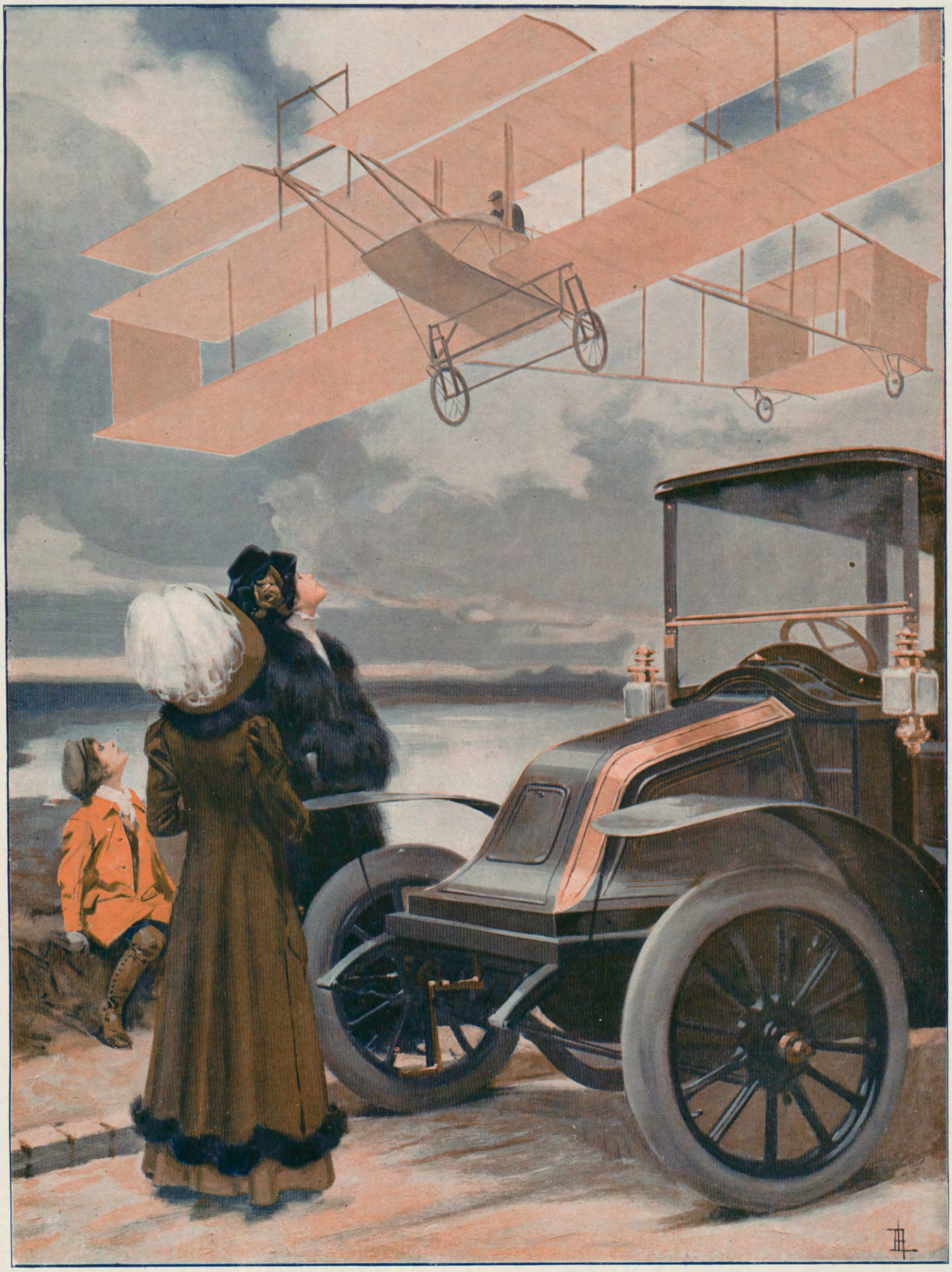
Je dois d'ailleurs reconnaître que dans le Grand Prix et le Prix du Président, il a fort brillamment réparé sa faute, si faute il y a eu. Quand il s'est présenté aux balances dans l'épreuve de Maisons, j'eus la très pénible surprise de constater qu'il pesait trois ou quatre livres de plus que le poids et je l'ai sermonné vertement sur sa négligence à se faire maigrir. J'ai parlé même de lui retirer la monte de Verdun. Il est monté à cheval un peu ému et décontenancé. Je dois dire qu'il a monté ce jour-là aux ordres, avec un à-propos et une précision remarquables.

J'insisterais volontiers sur les deux grandes victoires de Verdun, car c'est là la partie agréable de mon sujet, mais tout a été dit là-dessus. J'arrive à la dernière période où m'attendaient malheureusement de très gros déboires. J'avais emmené mon crack à Deauville, sans intention bien arrêtée de le faire courir, pour ne pas le perdre de vue et lui faire suivre sa préparation pour le Royal Oak. Le terrain le rebuta complètement et je fus obligé de le renvoyer à Maisons où il retrouva toute sa bonne volonté et sa brillante action. Il était en excellent état quand il s'est présenté, en septembre, à Longchamp. Quelques galops supplémentaires, si j'avais pu les lui donner, lui auraient fait assurément le plus grand bien. Mais je crois qu'il devait gagner tel qu'il était, s'il avait été monté avec plus de circonspection. Barat, qui avait reçu l'ordre de rester troisième ou quatrième, s'est trouvé en avant au début et a pris le parti malheureux d'y rester et de mener franchement. Cette course en avant sur 3.000 mètres ne lui donnait pas la partie belle contre Negofol, qui est venu l'attaquer et s'est empoigné avec lui dans la descente et au tournant. Je crois bien que la vraie course s'est passée entre eux deux et qu'Aveu a bénéficié un peu de la lutte prématurément engagée entre ses deux adversaires.

Quoi qu'il en soit, Verdun, éprouvé par la course, a eu besoin de quelque repos et j'ai eu le gros crève-cœur de ne pouvoir lui faire disputer le Prix du Conseil Municipal. J'avais eu le même déboire avec Finasseur, dont la carrière offre par certains points tant d'analogies avec celle du fils de Rabelais. Mais l'analogie, fort heureusement, s'arrête là. Finasseur, dix jours avant les grandes épreuves de Longchamp, s'était donné une entorse. Verdun, comme Ossian, reste valide et j'espère bien que mes deux cracks, qu'on s'est un peu trop hâté d'enterrer, feront encore parler d'eux l'an prochain.

James d'Okhuysen

SUR LE PLATEAU DE BUC



Composition inédite de René LELONG.

L'OISEAU QUI PASSE

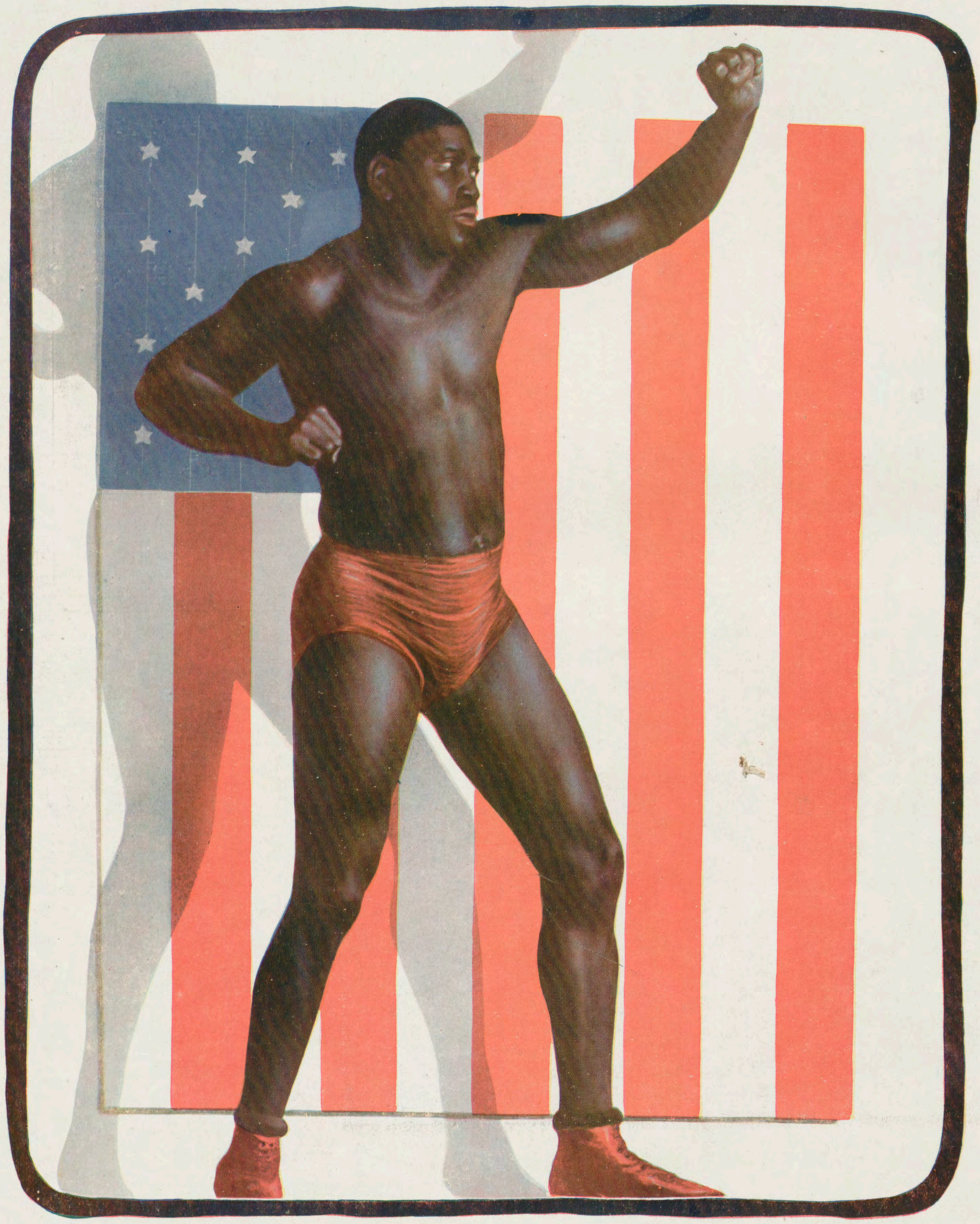
Devant l'étang du Trou Salé, descendues de leur Renault, deux élégantes Parisiennes admirent le biplan de Maurice Farman, qui regagne son nid, après une de ses coutumières randonnées.

La Vie au Gd Air
Noël 1909

JACK JOHNSON

Champion du Monde

de Boxe



JACK JOHNSON

Champion du Monde
des Poids Lourds ::

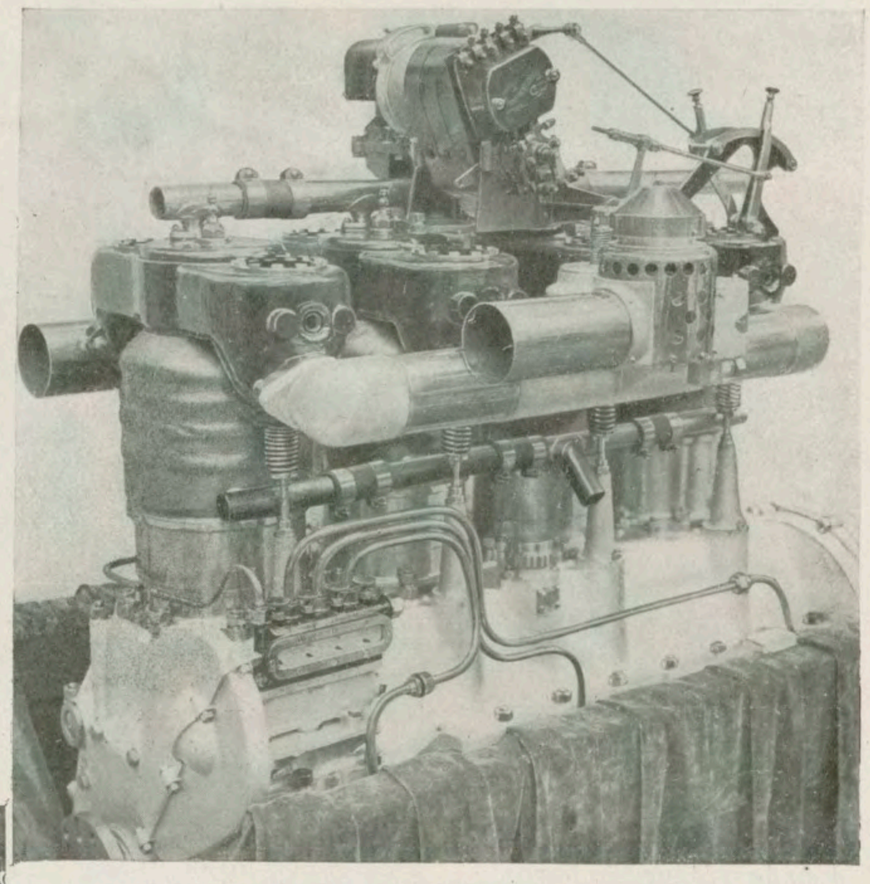
Jack Johnson

SUR LES TROIS ÉLÉMENTS

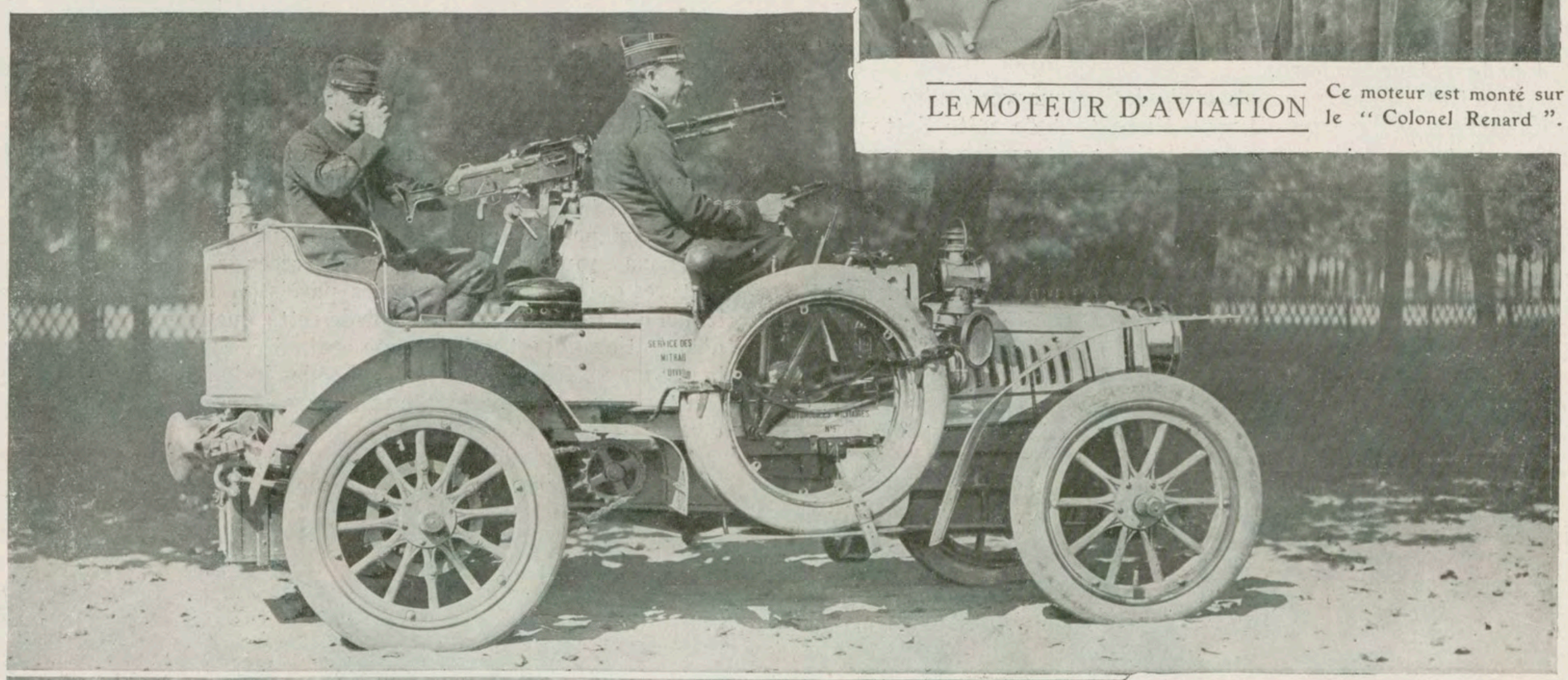
S'il est un nom justement célèbre dans les fastes de l'automobile, c'est bien celui de la raison sociale Panhard-Levassor. Ecrire l'histoire de la maison de l'avenue d'Ivry, ce serait écrire l'histoire de l'automobile depuis sa création, depuis la voiture de 1891, avec son moteur de 2 chx 1/2 à deux cylindres en V, jusqu'aux bijoux élégants et rapides que sont les nouvelles voitures de 1910.

Mais ce serait en même temps écrire l'histoire de l'automobile dans toutes les manifestations les plus variées de son domaine. On peut dire que le moteur Panhard a conquis, en effet, les trois éléments.

Sur terre, son éloge n'est plus à faire. C'est la voiture de grand tourisme, dont la coupe rappelle celle du lévrier de course et qui abat facilement ses 100 kilomètres à l'heure. C'est la confortable limousine de 35 à 45 chevaux, salon roulant de l'élégante et de la mondaine. C'est la petite 6-cylindres du sportsman, amateur de voitures légères et rapides ; c'est le type économique 2 cylindres à cardan. C'est aussi les camions, les poids lourds, pour lesquels la Société des anciens établissements Panhard et Levassor a été honorée d'une commande de l'Etat, comme elle l'a été pour la mitrailleuse que conduisit au Maroc le capitaine Genty, connu plutôt sous son pseudonyme de La Touloubre.



LE MOTEUR D'AVIATION — Ce moteur est monté sur le " Colonel Renard ".

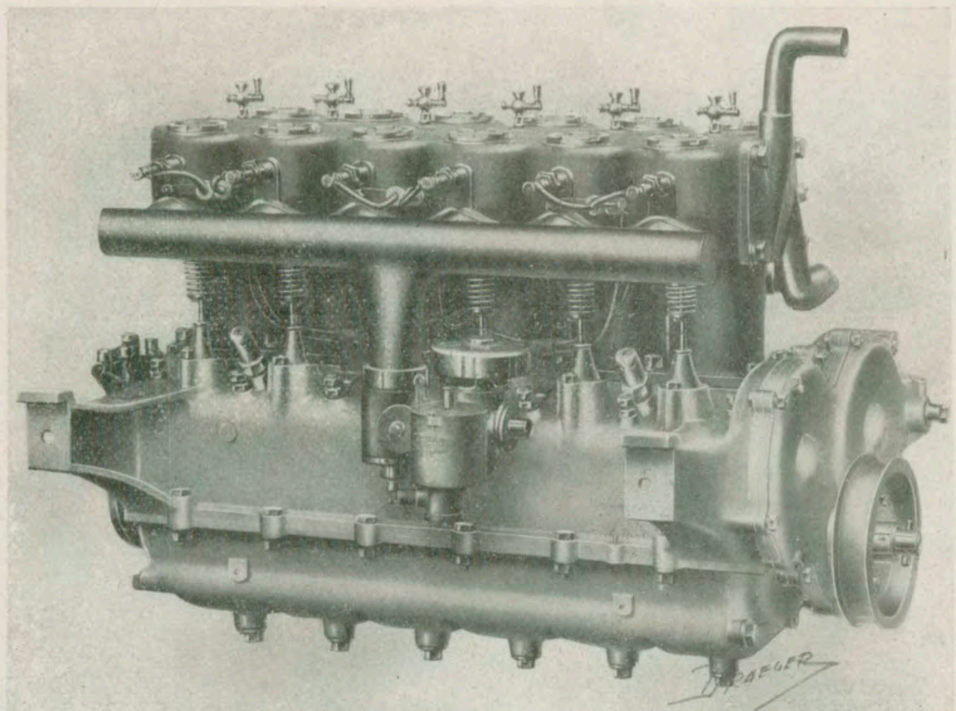


LA MITRAILLEUSE — Fonctionna au Maroc.

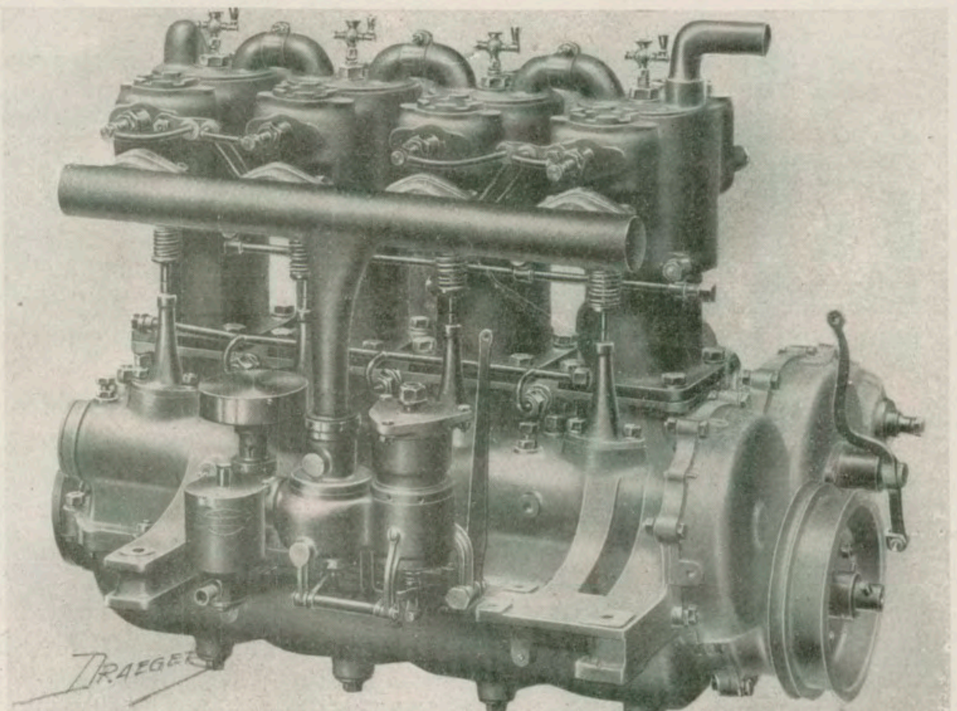
LES CAMIONS PANHARD — Aux grandes manœuvres, tous les ans, les camions Panhard et Levassor firent un excellent service et furent l'objet des commandes de l'Etat.

Sur l'eau, on n'a pas oublié les performances remarquables accomplies à Monaco par les divers *Panhard* qui, d'année en année, augmentant leur vitesse, ont chaque fois remporté les plus grands succès. C'est encore le *Panhard-Levassor* qui remportant, cette année, le Championnat de France des racers, couvrait les 100 kilomètres à une allure de près de 56 kilomètres à l'heure.

Dans l'air, c'est encore le moteur Panhard-Levassor que nous retrouvons sur tous nos grands aéronats : *Patrie,* dont la fuite malheureuse priva notre flotte aérienne d'un de ses plus beaux éléments ; *République,* que la France pleure encore ; *Russie,* le *Colonel-Renard.* C'est que la qualité primordiale qu'on exige d'un moteur de dirigeable est la sécurité



LE MOTEUR 35 CH. — A six cylindres séparés, accolés, deux arbres à cames, circulation par pompe centrifuge.



LE MOTEUR 18 CH. — A quatre cylindres séparés, deux arbres à cames, circulation par une pompe centrifuge.

de fonctionnement et, cette sécurité, elle existe au plus haut point dans le moteur Panhard.

A ce titre, le nouveau moteur d'aviation que vont nous donner les ateliers de l'avenue d'Ivry attirera tout de suite l'attention des aviateurs. De la même association dont sortirent les racers de Monaco va, sous peu, naître un aéroplane qui causera bien des étonnements.

C'est un moteur à quatre cylindres verticaux séparés dont les cylindres sont en acier. On peut ainsi diminuer notablement l'épaisseur des parois et se débarrasser du poids inutile, au point de vue de la résistance, qu'il est nécessaire de donner aux cylindres en fonte pour parer au défaut d'homogénéité et aux soufflures du métal. La partie supérieure, seule, du cylindre, formant culasse, est en fonte et la jonction des deux parties est assurée par un joint spécial, utilisé depuis longtemps déjà dans la construction des moteurs de série.

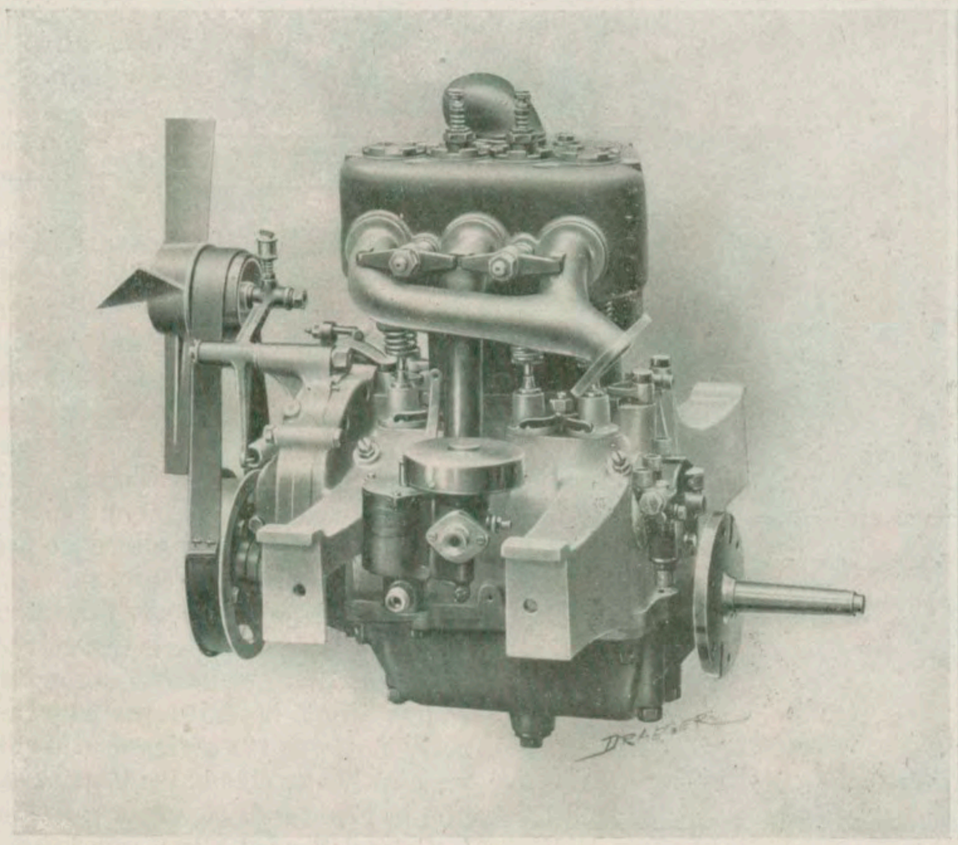
L'enveloppe de circulation d'eau est de même rapportée, de façon également à diminuer le poids. Ces chemises sont en cuivre et soudées de part et d'autre au cylindre et à la culasse au moyen de soudure à l'argent.

Mais la particularité du moteur d'aviation Panhard, c'est la disposition des soupapes d'aspiration et d'échappement. Celles-ci sont concentriques et aboutissent au fond du cylindre. Ainsi la compression du mélange gazeux garde toute sa valeur à toutes les vitesses, et la meilleure utilisation du combustible est assurée.

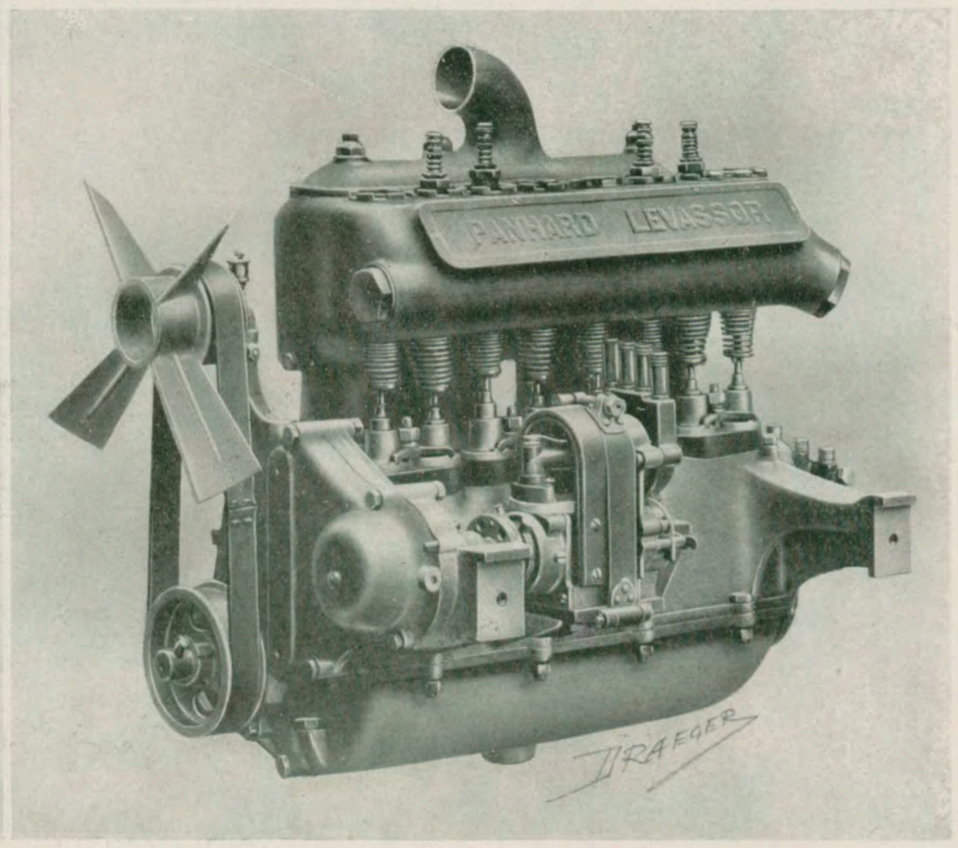
La soupape d'échappement s'appuie sur les parois de la culasse. Sa queue annulaire, et d'un diamètre assez grand, est percée d'ouvertures qui sont fermées par les parois en fonte du guide dans lequel elle coulisse. A l'intérieur de cette queue, passe la soupape d'aspiration qui est une soupape ordinaire. Elle est entraînée avec la soupape d'échappement quand celle-ci s'ouvre, et ne s'ouvre à son tour que par une manœuvre du culbuteur unique pour les deux soupapes.

Les dimensions de ce moteur sont 110/140. Il a donné 43 chevaux à 1100 tours. Le poids, en ordre de marche, est de 95 kilos.

F.-A. Wheel.

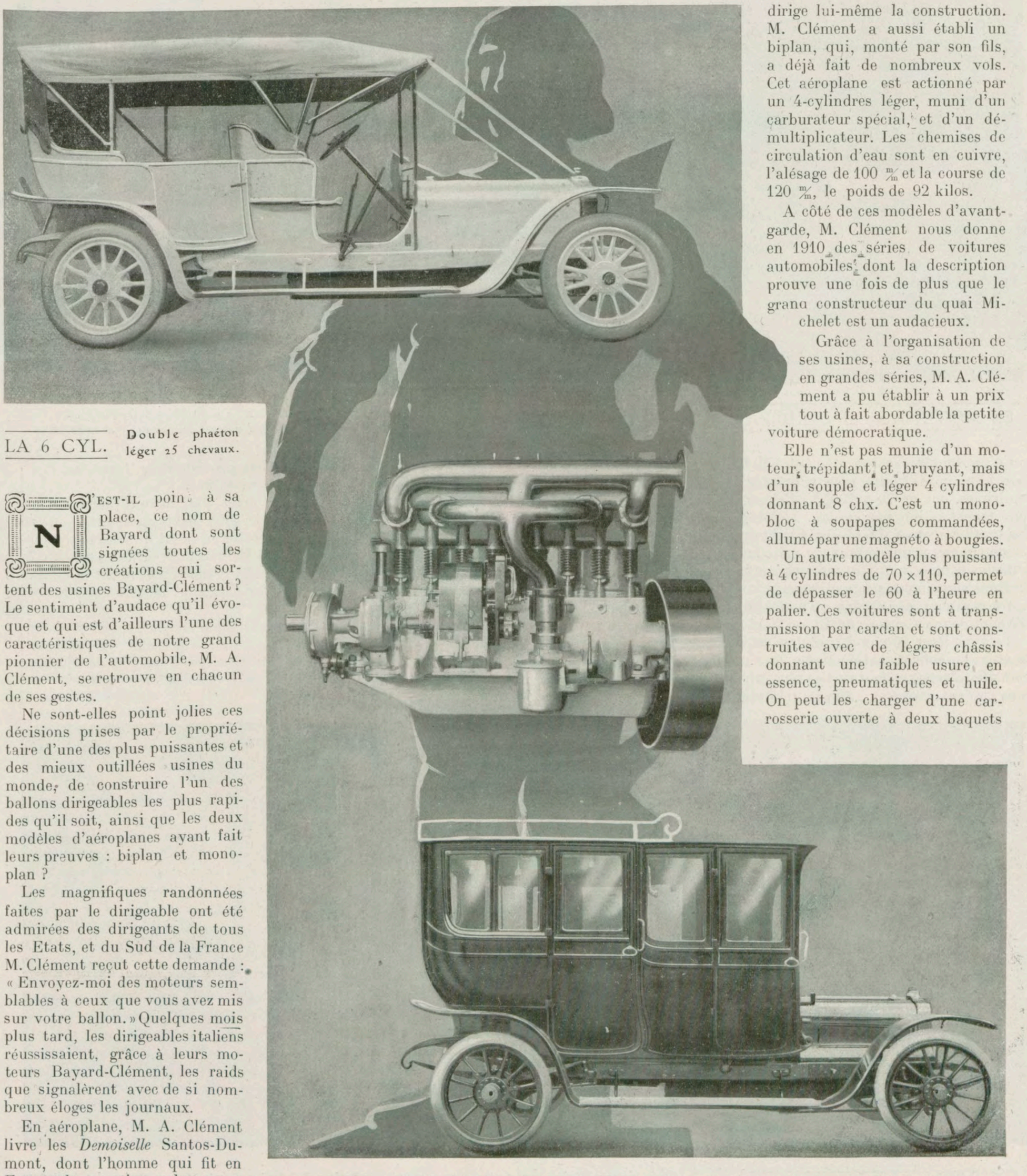


LE MOTEUR 8 CH. — A deux cylindres jumelés. Les soupapes sont commandées par un seul arbre à cames.



LE MOTEUR 12 CH. — A quatre cylindres d'un seul bloc, à un seul arbre à cames, circulation par thermo-siphon.

BAYARD-CLÉMENT EN 1910



LA 6 CYL. Double phaéton léger 25 chevaux.

N'EST-IL point à sa place, ce nom de Bayard dont sont signées toutes les créations qui sortent des usines Bayard-Clément ? Le sentiment d'audace qu'il évoque et qui est d'ailleurs l'une des caractéristiques de notre grand pionnier de l'automobile, M. A. Clément, se retrouve en chacun de ses gestes.

Ne sont-elles point jolies ces décisions prises par le propriétaire d'une des plus puissantes et des mieux outillées usines du monde, de construire l'un des ballons dirigeables les plus rapides qu'il soit, ainsi que les deux modèles d'aéroplanes ayant fait leurs preuves : biplan et monoplan ?

Les magnifiques randonnées faites par le dirigeable ont été admirées des dirigeants de tous les Etats, et du Sud de la France M. Clément reçut cette demande : « Envoyez-moi des moteurs semblables à ceux que vous avez mis sur votre ballon. » Quelques mois plus tard, les dirigeables italiens réussissaient, grâce à leurs moteurs Bayard-Clément, les raids que signalèrent avec de si nombreux éloges les journaux.

En aéroplane, M. A. Clément livre les *Demoiselle* Santos-Dumont, dont l'homme qui fit en Europe le premier vol sur un appareil plus lourd que l'air, dirige lui-même la construction. M. Clément a aussi établi un biplan, qui, monté par son fils, a déjà fait de nombreux vols. Cet aéroplane est actionné par un 4-cylindres léger, muni d'un carburateur spécial, et d'un démultiplicateur. Les chemises de circulation d'eau sont en cuivre, l'alésage de 100 m/m et la course de 120 m/m, le poids de 92 kilos.

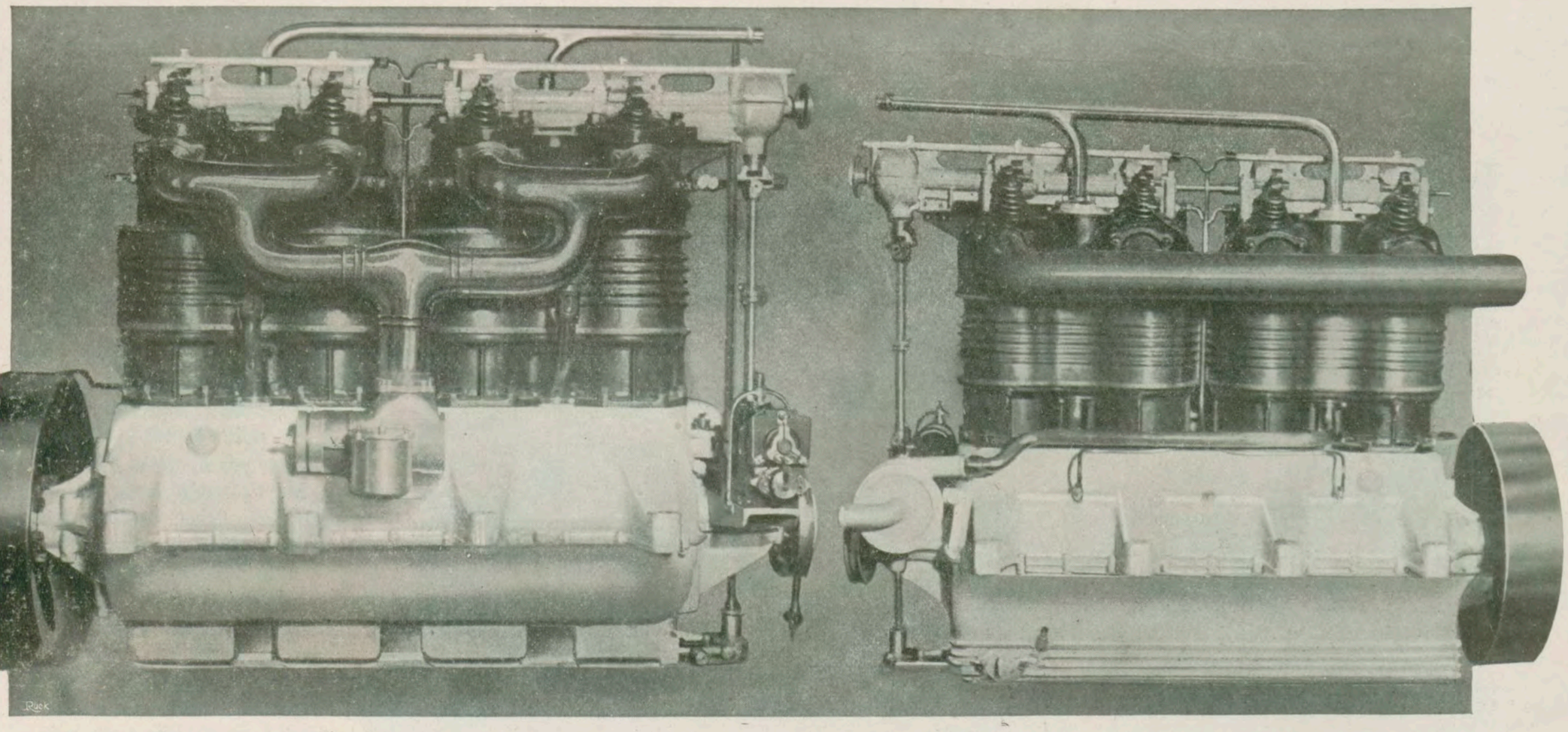
A côté de ces modèles d'avant-garde, M. Clément nous donne en 1910 des séries de voitures automobiles dont la description prouve une fois de plus que le grand constructeur du quai Michelet est un audacieux.

Grâce à l'organisation de ses usines, à sa construction en grandes séries, M. A. Clément a pu établir à un prix tout à fait abordable la petite voiture démocratique.

Elle n'est pas munie d'un moteur trépidant et bruyant, mais d'un souple et léger 4 cylindres donnant 8 chx. C'est un monobloc à soupapes commandées, allumé par une magnéto à bougies.

Un autre modèle plus puissant à 4 cylindres de 70 × 110, permet de dépasser le 60 à l'heure en palier. Ces voitures sont à transmission par cardan et sont construites avec de légers châssis donnant une faible usure, en essence, pneumatiques et huile. On peut les charger d'une carrosserie ouverte à deux baquets

LA LIMOUSINE luxe à double coupé sur châssis 20/24 chevaux 4 cylindres. Au dessus, le moteur d'aviation 40 chevaux monté sur le biplan avec lequel Maurice Clément fait actuellement des essais à Issy.



LES MOTEURS DE DIRIGEABLES

A gauche, le moteur 220 chx qui actionne le " Bayard-Clément n° 2 "; à droite le moteur, 150 chx. Les moteurs Bayard-Clément ont les faveurs de l'étranger et c'en est un qui est monté sur l'aéronat italien.

ou d'un double phaéton démontable. Les types à 4 cylindres un peu plus lourds, faits pour supporter des carrosseries à places multiples, ont de 70 à 100 m/m d'alésage pour les modèles ayant une transmission par cardan. L'alésage va jusqu'à 140 m/m pour les types à chaînes. La 60-chx 4 cylindres, qui a 140 m/m d'alésage et de course, a un embrayage métallique à disques; la boîte de vitesses comporte quatre vitesses par trois baladeurs.

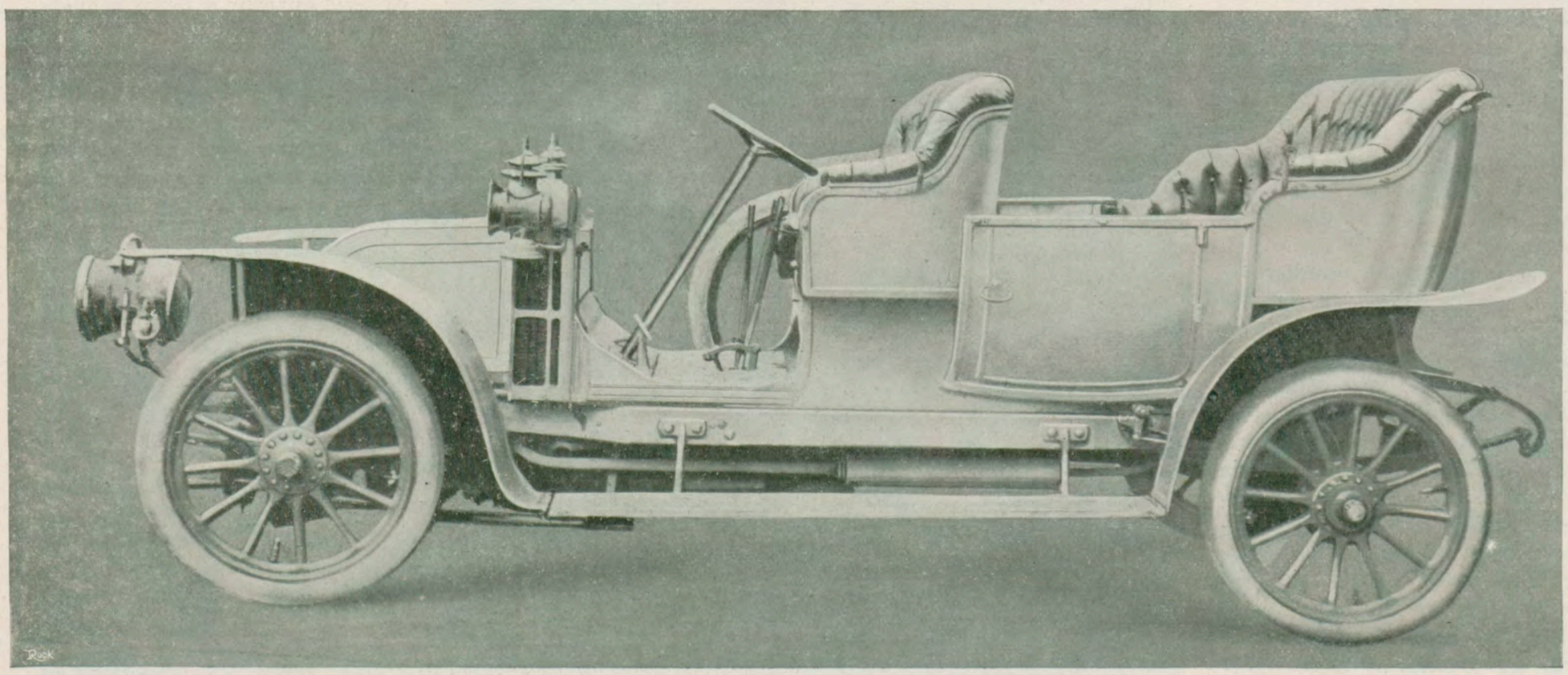
Nous signalerons particulièrement la série de modèles 6 cylindres à transmission par cardan qu'a établie M. A. Clément pour 1910. Ils sont de trois sortes : un 20, un 25 et un 30 chx.

Le type léger 20 chx 6 cylindres est de lignes tout à fait séduisantes ; sa consommation faible, sa simplicité générale, ainsi que son prix d'achat en font un des plus intéressants modèles livrés par nos grandes usines en 1910. Le refroidissement du moteur s'opère par thermo-siphon, le radiateur est placé derrière le moteur, l'embrayage est donné par un cône garni de cuir.

Nous savons que les moteurs créés par Bayard-Clément sont reconnus être de ceux qui ont le plus haut rendement. On se souvient des récents succès remportés au point de vue consommation par Bayard-Clément, dans les concours où fut mesurée la dépense en essence. Dans la dernière grande épreuve des véhicules industriels, un omnibus Bayard-Clément montra encore ses qualités.

Tous les modèles de voitures, les moteurs de dirigeables et d'aéroplanes sont construits dans des usines colossales qui occupent environ 3.000 ouvriers ; celles de Levallois-Perret et de Mézières réunies ne couvrent pas moins de 100.000 mètres carrés.

F. M.



LA NOUVELLE VOITURE 12 CHX

Cette voiture légère est munie d'un moteur 4 cylindres 80/120 à transmission par cardan. Le radiateur est placé derrière le moteur. La circulation d'eau est assurée au moyen d'un thermo-siphon.

UN SERVICE PUBLIC PAR AUTOMOBILES

Le service entre Maiche et Saint-Hippolyte est assuré par la Société des Automobiles Peugeot et les habitants de ces deux charmantes localités du Doubs n'ont qu'à s'en louer.

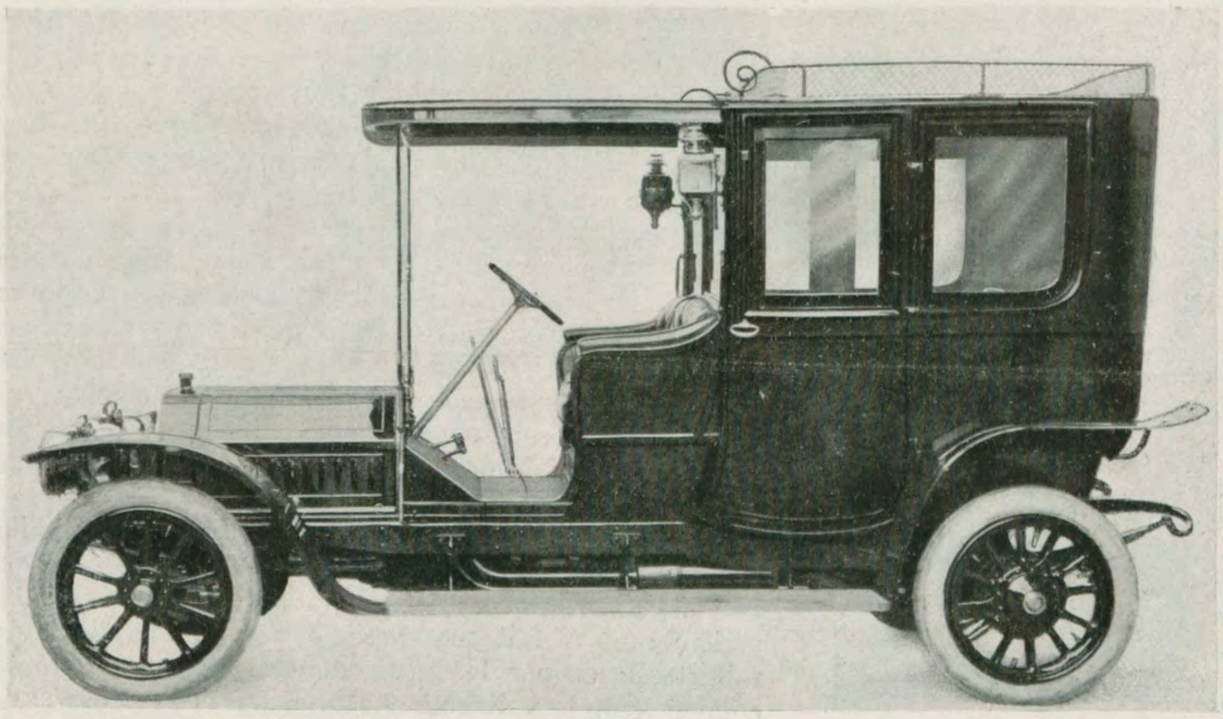
LA DOULOUREUSE

Voici l'hiver. Avec le mauvais temps, les longues randonnées en automobile vont prendre fin. C'est le moment où les amateurs vont renvoyer leur voiture à l'usine pour la faire repasser. Dans quelques semaines, cette opération faite, arrivera la « douloureuse », c'est-à-dire la note des réparations. Pour beaucoup, cette note sera la pilule amère, dont la réalité fera envoler les souvenirs des plus belles excursions.

Il est cependant des chauffeurs qui ignorent ce moment désagréable : ce sont ceux qui possèdent une automobile Peugeot. Ce résultat n'a rien de sorcier ; les excellents et intègres industriels qui dirigent la Société des Automobiles Peugeot ne prétendent pas supprimer l'usure ; cela excède le pouvoir des hommes. Mais ce qui est possible, c'est de diminuer l'usure dans des proportions telles que, pratiquement, elle demeure insignifiante, et c'est aussi de prévoir des dispositifs simples qui permettent, sans travail compliqué, sans frais, de remédier à l'usure une fois qu'après des années de travail, après des milliers de kilomètres de route, elle se sera produite.

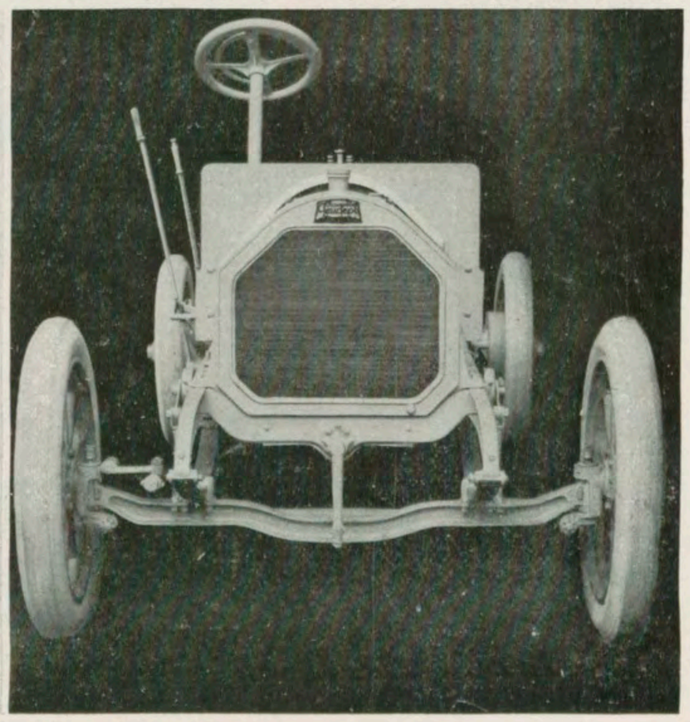
Et c'est ainsi, c'est en raison de cette sollicitude des dirigeants de la Société des Automobiles Peugeot pour la bourse de leurs clients, que les chauffeurs qui possèdent des véhicules de cette marque peuvent rouler pendant des années sans connaître l'ennui onéreux des pièces à remplacer.

J. B.



UNE LIMOUSINE AUTOMOBILE PEUGEOT

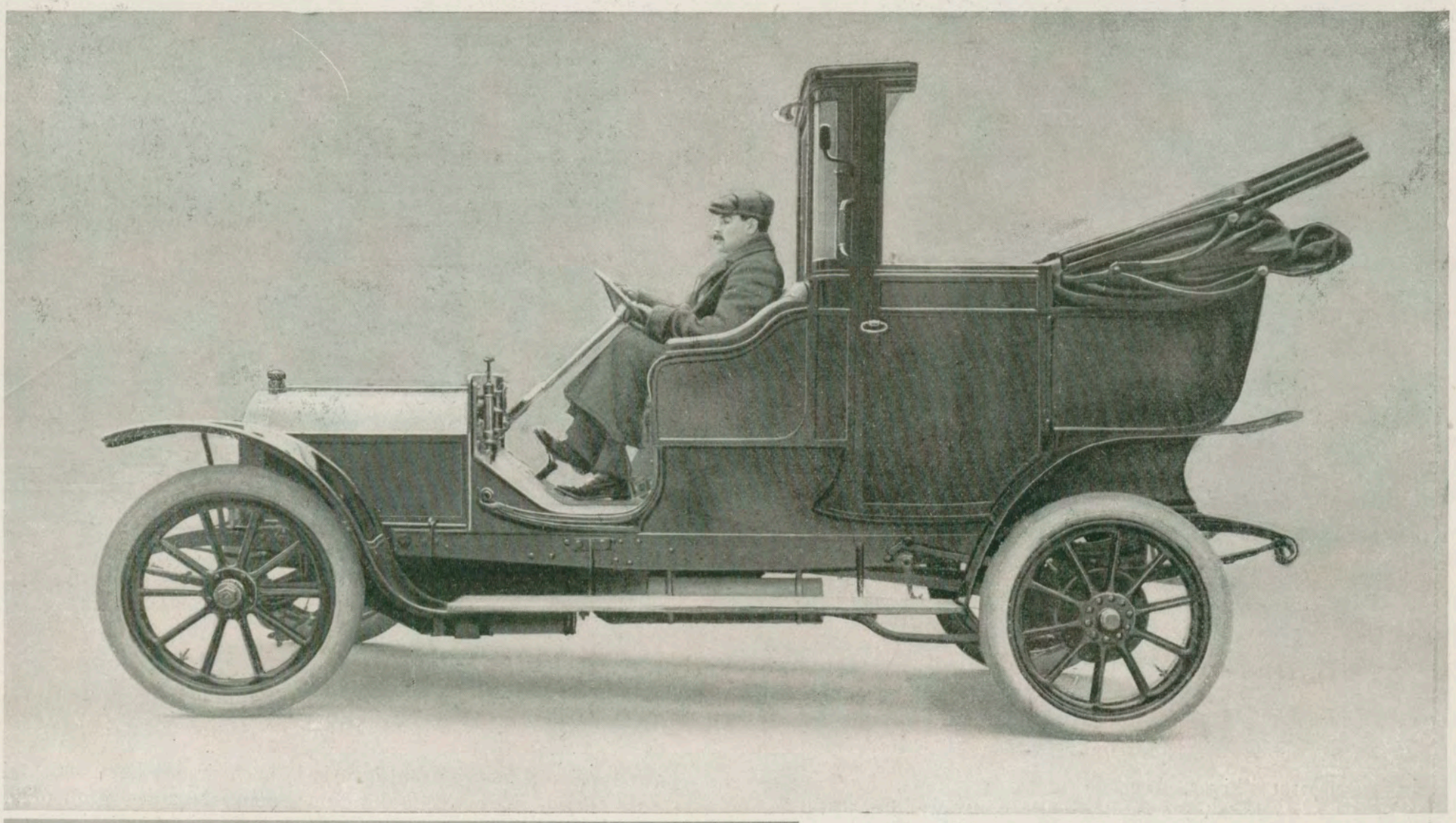
Cette voiture est munie d'un moteur 16 chx.



CHASSIS AUTOMOBILE PEUGEOT

LA GRANDE VICTORIEUSE

PAR FRANCK MAPER



LA VOITURE 15 CHX — Etablie avec transmission à cardan et carrossage des roues.

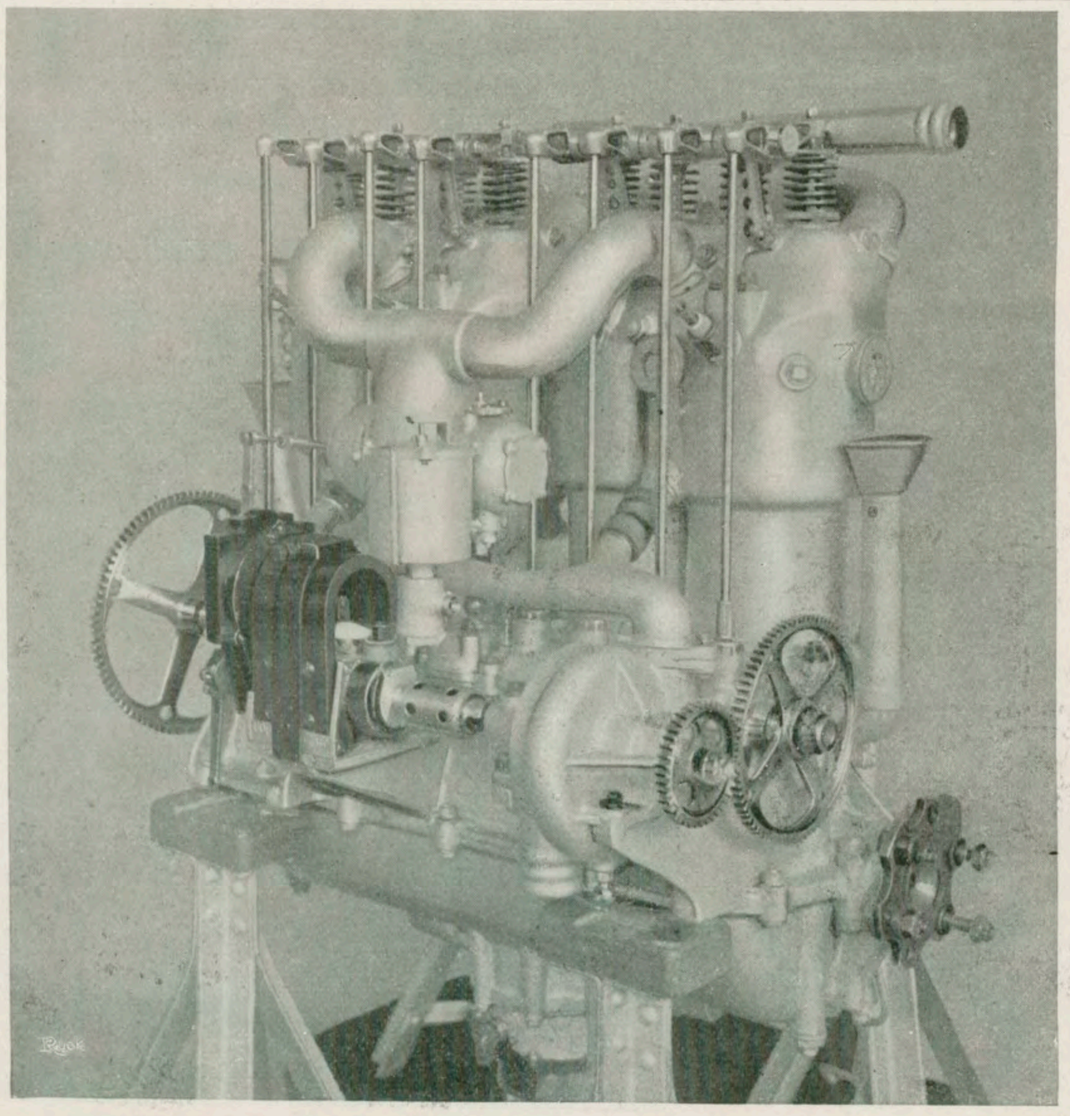
Le moment de fièvre qui a marqué le développement de l'automobile, depuis son apparition jusqu'à ce jour, a été caractérisé par l'organisation de courses dont l'importance et le retentissement valurent au sport qui venait de naître des adeptes de plus en plus nombreux.

Un nom est intimement lié à ce qui n'est presque plus un sport, mais est devenu un mode commun de locomotion, c'est celui de la maison qui fut une des créatrices du premier véhicule à pétrole : Mercédès. Toujours à l'avant-garde pour les perfectionnements apportés à ses voitures et à ses moteurs, la grande marque fut, dans la course d'automobiles, de celles qui remportèrent les victoires les plus nombreuses, les plus éclatantes.

Il nous faut reconnaître, cependant, que la grande marque considère moins la place à acquérir dans une épreuve importante comme un but à atteindre, que comme un moyen de prouver l'excellence de sa construction. Ses voitures de tourisme sont munies du moteur nerveux, très puissant et très souple, qui valut à Mercédès son succès dans les courses. Le modèle 15 chx 1910 est l'un des types à faible consommation et à haut rendement les plus rapides actuellement livrés.

La maison, qui fut toujours partisan de la transmission par chaîne, ne l'a point abandonnée. Si elle construit des modèles à cardan, c'est qu'elle possède un type de pont arrière tout à fait remarquable par sa simplicité, sa robustesse et par la façon dont il permet d'obtenir, comme dans la voiture à chaîne, des roues carrossées.

Dans l'évolution suivie par toutes les marques qui voient dans la navigation aérienne un débouché peut-



LE MOTEUR D'AVIATION — A quatre cylindres verticaux 110/140; 60 chx, il pèse 180 kil. en ordre de marche.

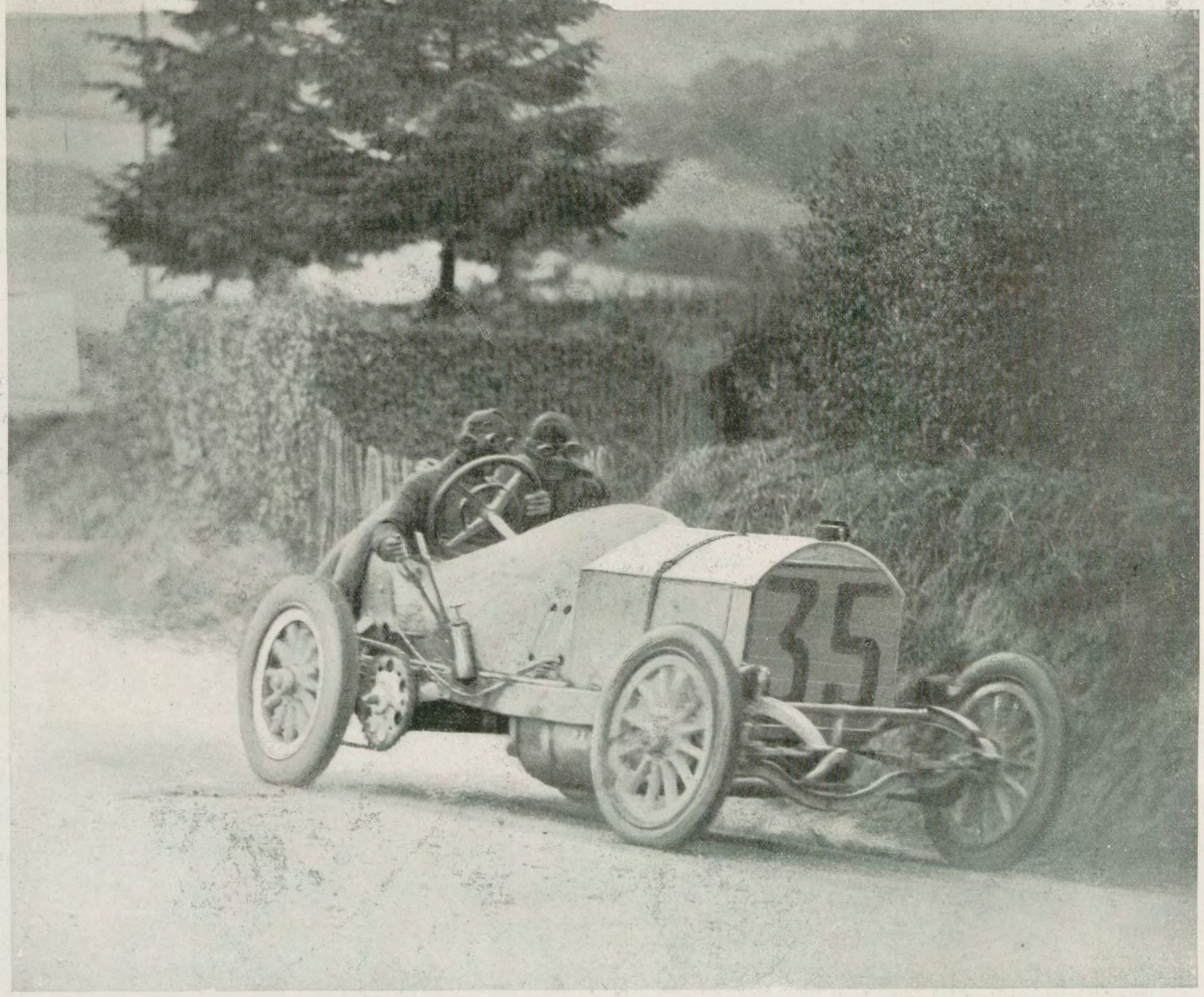
être plus immédiat qu'on ne croit, Mercédès a su prendre la place qui convenait à son nom : ce sont des moteurs Mercédès qui furent choisis par le comte Zeppelin, pour ses fameux dirigeables, qui détiennent les records mondiaux de distance et de durée.

Pour l'aviation, la maison Mercédès a établi un moteur tout à fait remarquable par les résultats obtenus et par la sécurité de fonctionnement que son examen donne.

Ne cherchant point de solution extraordinaire demandant des études spéciales, dont les bases même sont difficiles à déterminer, Mercédès a construit un moteur à 4 cylindres verticaux à haut rendement, inspiré en son âme même, c'est-à-dire dans la forme de ses chambres de compression, dans la manière dont s'opère l'admission et l'évacuation des gaz de l'explosion, des principes adoptés dans la conception du moteur qui gagna le grand prix en 1908. Ainsi, avec 110 m/m d'alésage et 140 m/m de course, son moteur atteint 60 chx. Il a, comme dans le moteur que menait Lautenschlager à Dieppe, toutes ses soupapes sur les culasses, commandées par des culbuteurs. Son graissage spécialement étudié s'opère au moyen d'une pompe à engrenage qui refoule l'huile prise dans un réservoir faisant partie du carter inférieur du moteur, dans des conduits amenant le lubrifiant auprès des pièces en mouvement.

Un radiateur pesant 15 kilogs contient à peu près 15 kilogs de liquide nécessaire pour le refroidissement ; un réservoir d'huile de 5 litres n'excède pas 2 kilogs et un réservoir d'essence de 15 kilogs contenant 80 litres a été prévu. C'est donc environ 180 kilogs que pèse, avec ses accessoires, le 4 cylindres vertical d'aviation Mercédès.

FRANCK MAPER.



LA DERNIÈRE COURSE

Le Grand Prix est mort et, avec lui, l'ère des courses d'automobiles paraît terminée. Le nom de Mercedès restera attaché à la dernière de ces manifestations, le Grand Prix de l'A. C. F. 1908, gagné par Lautenschlager sur le Circuit de Dieppe.

LES VOITURETTES SANS RIVALES

LES SIZAIRE ET NAUDIN

La voiturette est maintenant entrée dans le domaine public. Sans vouloir prétendre que le jour viendra où tout le monde aura sa voiturette, il est certain que l'usage tend de plus en plus à s'en répandre. L'utilité de l'automobile n'est plus à démontrer pour le médecin, l'homme d'affaires, le voyageur et pour la plupart, la voiture constitue une charge trop lourde. Aussi tous viennent à la voiturette.

Mais il faut pour tous ceux-là, aussi bien que pour le touriste qui n emploie la voiturette que pour son plaisir, que ce soit un engin de tout repos qu'on puisse sortir de la remise et mettre en marche, comme on attelle un cheval pour partir. C'est pourquoi des spécialistes comme Sizaire et Naudin, qui se sont consacrés depuis cinq ans uniquement à la construction de la voiturette, présentent des garanties que l'on ne saurait trouver ailleurs. J. B.

1. Voiture de grand tourisme, 12 ch. — 2. Voiture type course, 12 ch. — 3. Double phaéton, 12 ch., à entrées latérales. — 4. Voiture, 8 ch., à 2 places. — 5. Voiture pour grand tourisme à capote et pare-brise, spider rentrant.

LA REINE DES MAGNETOS

Ce n'est pas, certes, une simple coïncidence que ce soit la magnéto Bosch que l'on retrouve sur les voitures de Goux, de Giuppone, vainqueurs de toutes les épreuves automobiles disputées cette année, sur le *Chantecler*, vainqueur du Championnat de la Mer, sur le *Wolseley-Siddeley* gagnant de la Coupe des Nations à Monaco, comme sur l'aéroplane d'Henri Farman, gagnant du grand Prix de Champagne, de la Coupe Michelin et recordman du monde de distance et de durée.

L'EAU, LA TERRE ET L'AIR

Sur les quatre éléments, la magnéto Bosch règne en maîtresse : témoin la voiturette de Goux, *Chantecler* et *Wolseley Siddeley* et l'aéroplane d'Henri Farman. Tous les vainqueurs ont la magnéto Bosch.

Cette composition photographique montre d'une façon saisissante le triomphe de la magnéto Bosch dans tous les domaines de la locomotion. Si ce n'est pas elle seule qui a donné la victoire aux vainqueurs, elle y a du moins fortement contribué et le choix qu'on a fait d'elle est le meilleur testimonial qu'on puisse rêver.

... ET LA LUMIÈRE FUT !

La renommée a porté aux quatre coins de l'Univers le nom de Blériot. Il n'est pas, dans la bourgade la plus reculée, quelqu'un quin'ait point entendu citer son nom et qui ne connaisse point ses exploits. Son inoubliable traversée de la Manche restera, quelles que soient les performances accomplies par ceux qui l'ont suivi et le suivront désormais, l'exploit le plus fameux, parce que le premier. Pour tout le monde, Blériot est l'homme qui a traversé le détroit et qui s'est rendu sans bateau en Angleterre. Pour ceux qui s'y connaissent un peu plus, ce n'est pas seulement l'audacieux pilote, c'est encore l'habile ingénieur qui a créé de toutes pièces l'appareil qu'il conduisit à la victoire. l'esprit opiniâtre qui suit depuis des années l'idée qu'il a conçue et qui a connu bien des déboires avant d'arriver au triomphe.

Mais, pour tous ceux qui touchent à l'automobile, Blériot, c'est encore autre chose, c'est l'inventeur ingénieux auquel les chauffeurs doivent l'éclairage intensif qui leur permet de parcourir les routes à grande allure, au milieu des ténèbres de la nuit.

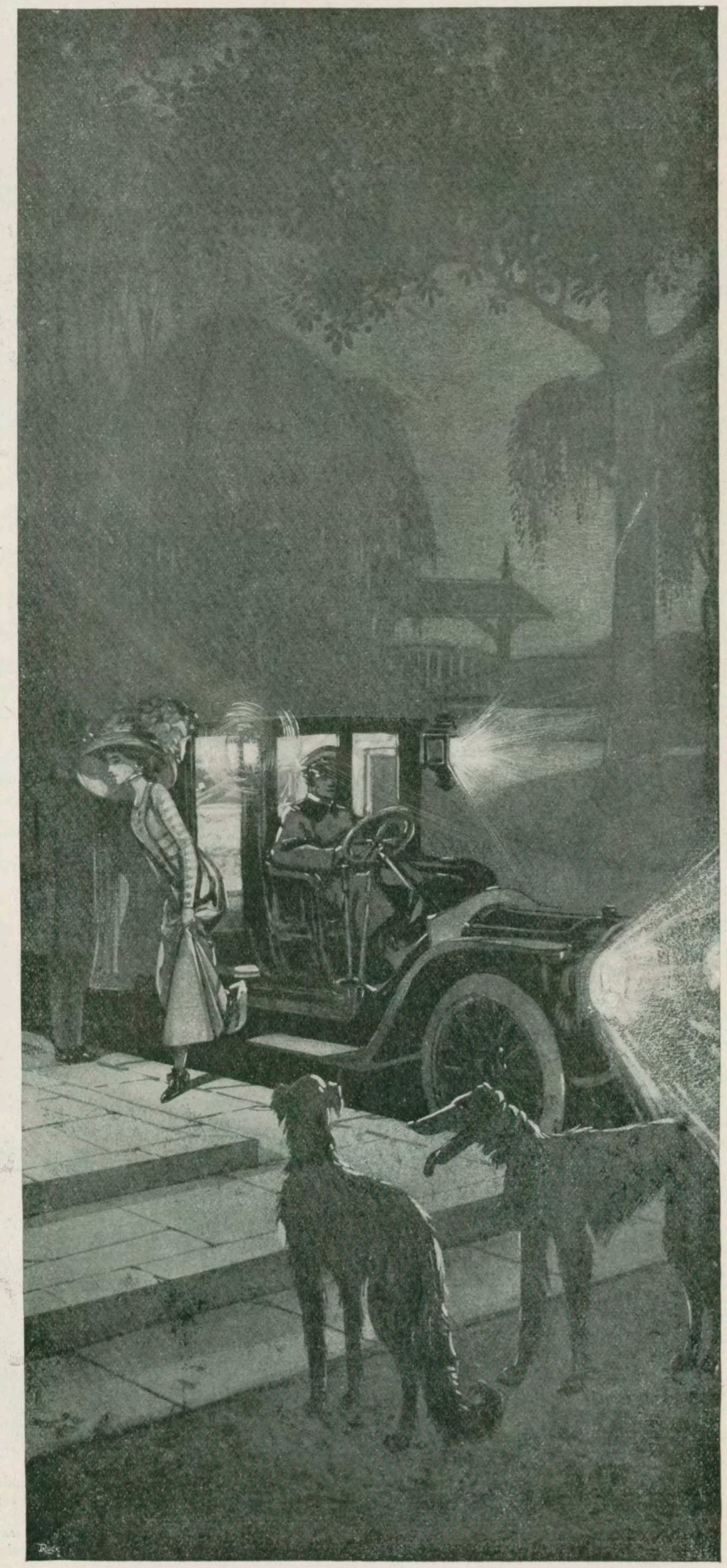
Dès sa sortie de l'Ecole Centrale, où il a laissé le souvenir d'un grand travailleur et d'une belle intelligence, Blériot eut la prescience de l'avenir prodigieux de la locomotion automobile, et c'est vers elle qu'il dirigea son industrie. Dès 1896, c'est-à-dire où la « voiture sans chevaux », comme on disait alors, venait à peine de naître, et que beaucoup ne croyaient pas à son avenir, Blériot songea à la doter d'un système d'éclairage intensif et pratique. Ses premiers essais, qui n'étaient que des balbutiements à côté des résultats obtenus aujourd'hui, le rendirent cependant justement célèbre et sa création des phares et projecteurs à acétylène actuels, dignes des phares de la marine, est un véritable service rendu à la cause de l'automobile. Son nom est passé maintenant dans le domaine de la langue courante. On dit un « Blériot » comme on dit une magnéto. Et quand du fond de l'horizon on voit poindre dans la nuit une de ces confortables voitures modernes, dont les deux phares et les deux faces projettent au loin une lumière blanche, éblouissante, fouillant les routes et les bois, on se dit : voilà des Blériot!

Mais l'acétylène, s'il a beaucoup d'avantages, a aussi des inconvénients : son odeur, sa préparation et le nettoyage des générateurs, l'obligation de s'arrêter et de descendre pour allumer quatre ou cinq becs différents, etc. L'idéal était certainement d'appeler à notre secours pour l'éclairage des voitures la fée électricité. Depuis longtemps, on avait pensé à utiliser pour cela une dynamo, actionnée par le moteur. Mais tout ce qu'on avait essayé dans cet ordre d'idées était lourd, encombrant et avait l'inconvénient d'employer beaucoup de force. Il était dû à Blériot de trouver encore la solution de ce problème.

La minuscule dynamo « Phi », qu'il vient d'inventer, est d'un encombrement insignifiant et d'un poids des plus réduits. La force qu'elle demande au moteur est très faible.

Elle permet l'éclairage de deux lanternes avant, de deux phares intensifs et de la lanterne arrière. Une lanterne intérieure, pour l'éclairage de la voiture, et une baladeuse, fort utile en cas de panne, pour vérifier moteur, carburateur, etc., peuvent aussi être actionnées par la même dynamo. Ainsi plus de danger d'incendie, plus de lecture de cartes à l'incertaine lueur d'une allumette bougie, plus besoin de descendre de voiture, un seul bouton à presser et *fiat lux!*

La lumière fut ! grâce à Blériot. Que les chauffeurs « éclairés » lui en soient éternellement reconnaissants!



LES PRINCES DU SPORT EN AUTOMOBILE

Vous vous souvenez, sans doute, de la fameuse journée du meeting de Juvisy, où plusieurs milliers de personnes restèrent en panne dans les trains qui devaient les mener à l'aérodrome. Pendant que ces voyageurs passaient leur fureur en brisant le matériel de la Compagnie d'Orléans, une innombrable quantité de Parisiens qui s'étaient méfiés de l'encombrement sillonnaient la route à bicyclette, en voiture ou en automobile.

Ce fut une invraisemblable cohue, au milieu de laquelle on put apercevoir les aviateurs Latham, Paulhan, Bréguet; des artistes comme Jean Coquelin, Tiarko Richepin et Jean Villemot; Decugis, le roi du tennis. Rodolphe Berger, le roi de la valse; des industriels comme MM. Barriquand, Despujols, Potron; le jockey Milton Henry, et enfin des confrères comme Géo Lefèvre, chef des informations de l'*Auto;* J. Miral, rédacteur à l'*Auto.*

Et, savez-vous quelle constatation put faire un observateur attentif? C'est que tous chevauchaient sur des voitures Grégoire.

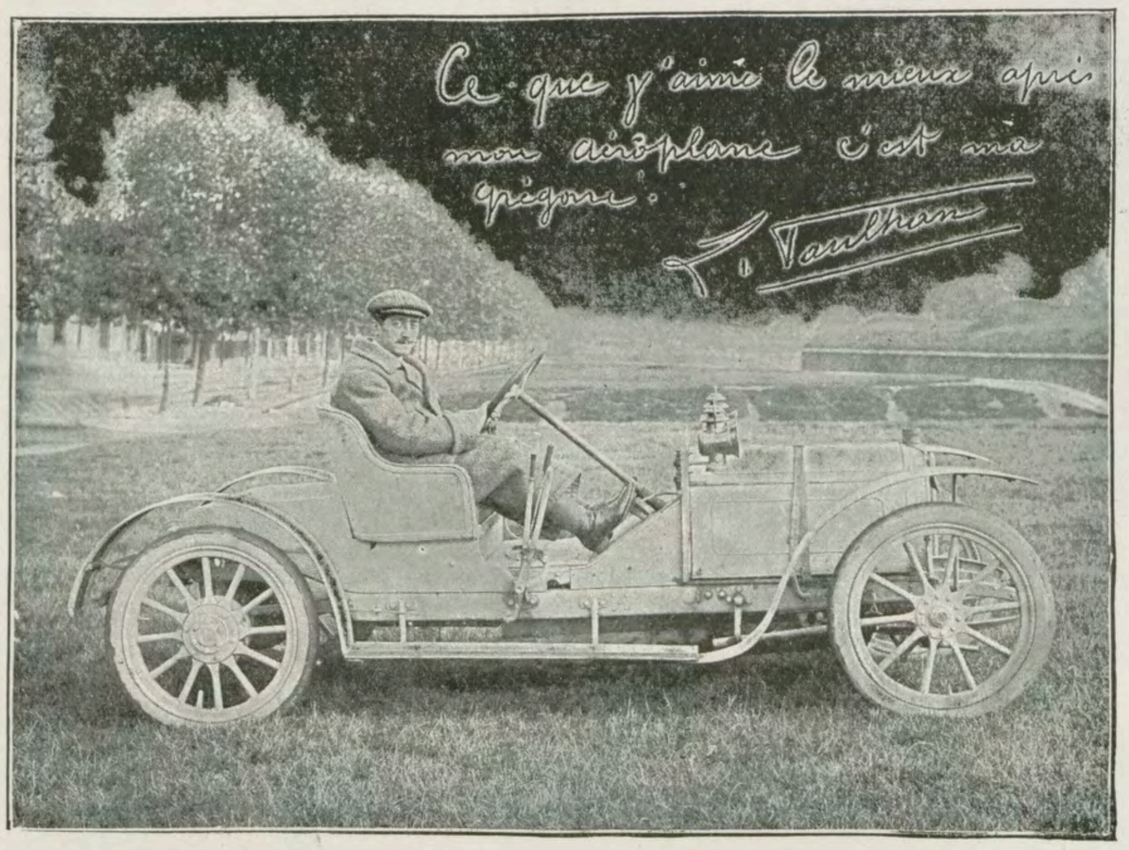
Il y a d'ailleurs une raison, presque mathématique, à ce succès, et la voici en peu de mots :

En 1909, les usines de Poissy auront sorti près de 800 voitures avec 160 ouvriers en tout et pour tout, soit 5 voitures par homme. On voit quelle intensité de travail préside à la fabrication des voitures Grégoire, pourquoi elles coûtent si bon marché, malgré la qualité incomparable de leurs aciers, et pourquoi ces usines suivent une marche ascendante qui se résume comme suit:

En 1907 :	600.000	francs	d'affaires.
— 1908 :	1.500.000	—	—
— 1909 :	3.500.000	—	—

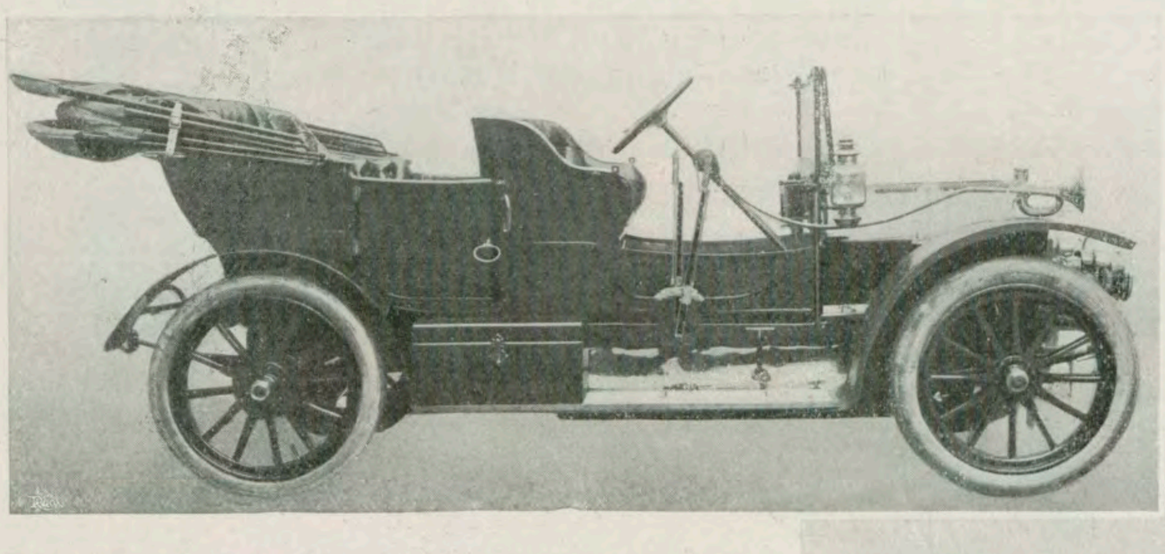
C'est encore la Société Grégoire qui, la première parmi les constructeurs de voiturettes, s'est lancée dans la construction d'une 6-cylindres 15/30 chx, au prix très abordable de 9.500 francs, avec une carrosserie runabout, munie de roues métalliques, qui est le dernier cri. Ce type de voiture, capable de dépasser le cent à l'heure, permet, sur un châssis long approprié, de placer une limousine salon.

Et ces nouveaux modèles rencontrent déjà la même faveur que les célèbres 13/18 chx.



L'AVIATEUR PAULHAN — Comme la plupart des hommes de l'air, Paulhan a adopté, sur terre, la voiturette 13/18 chx Grégoire.

LA VÉRITABLE VOITURETTE UTILITAIRE



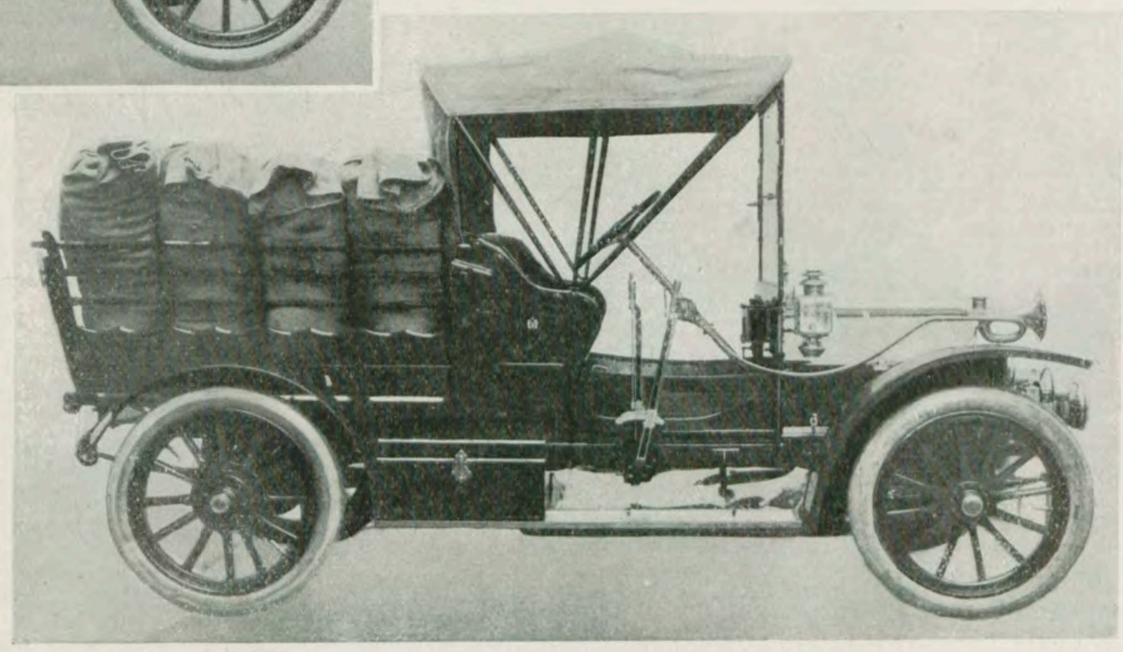
LA VOITURETTE — La 4 cylindres 10-12 ch. quatre places transformable aussi en deux places.

Barré, l'excellent constructeur de Niort, qui s'est fait une spécialité de la construction des voitures légères établies à l'usage des personnes qui considèrent l'automobile comme un moyen de transport sûr et économique, a présenté avec beaucoup de succès, dans les Reliability Trials, trois voiturettes qui vraiment sont des merveilles de simplicité, de robustesse et d'élégance. Les conditions de cette épreuve étaient excessivement dures, surtout si l'on songe que le seul fait de changer une bougie, constituait une pénalisation entraînant le déclassement de la voiture.

La voiturette Barré, ainsi qu'on a pu s'en convaincre, est bien l'automobile utilitaire par excellence: grace à son excellente conception mécanique et à l'ingéniosité de sa carrosserie transformable.

En effet, présentée avec une luxueuse entrée latérale dont l'arrière est démontable en quelques minutes, on la transforme à volonté en deux places et même en wagonnet, comme l'indique notre cliché.

Les caractéristiques du châssis sont les suivantes: moteur 4 cylindres 10 × 12 chx, allumage par magnéto, changement de vitesse extra renforcé à deux trains balladeurs, pont arrière porteur, roulements annulaires partout, direction irreversible, une seule manette sur le volant. La consommation d'essence est de 10 litres aux 100 kilomètres.



LE WAGONNET — Ce camion léger est obtenu par une simple transformation de la voiture 10-12 ch. dont la photographie est reproduite ci-dessus.

Comment on doit s'habiller pour pratiquer l'aviation

PAR MARC DE TOLÉDO

Qui aurait prévu, même l'année dernière, qu'une question semblable à celle qu'on me demande de traiter ici pouvait être un jour posée sans faire crier les plus optimistes ?

Le nouveau sport aérien est déjà tellement entré dans nos mœurs qu'on ne discute plus son principe puisqu'on se préoccupe des moyens de s'en servir dans des conditions les plus confortables possibles.

Je sais un grand chapelier de Paris qui, tout dernièrement, a fait introduire dans son bail une clause aux termes de laquelle il lui est reconnu le droit de créer *sur les toits* de l'immeuble, — vous avez bien lu sur les toits, — *un débarcadère pour aéroplanes !!!*

Ce commerçant avisé s'est dit que les temps ne sont pas loin où la clientèle élégante, qui est la sienne, viendra lui rendre visite en *aéro-auto* comme elle le fait actuellement dans de confortables limousines, et il prend ses précautions en conséquence. C'est d'un bon administrateur et surtout d'un vrai Parisien.

Coiffure pour l'Aviation de Ström.

Création de Ström.

Donc on peut mettre en fait qu'ainsi que l'affirme le savant M. Painlevé, l'usage des aéroplanes deviendra aussi commun que celui des automobiles avant dix ans. La seule difficulté qui reste à vaincre, c'est celle du meilleur parachute qui permette une descente progressive et sans danger en cas d'arrêt du moteur. Ce n'est pas un problème insoluble. Le jour où nos maisons seront agencées en conséquence, ce sera jeu de mécano que de couper l'allumage un kilomètre avant l'endroit où l'on désire descendre et de se poser devant la porte du débarcadère, tel un oiseau tournant en cercle autour d'un colombier. La manœuvre sera identique à celle d'un pigeon ou d'un oiseau de proie qui descend en tire-bouchon, dans un vol plané, autour d'une ligne perpendiculaire au point choisi pour se reposer.

Il restera ensuite aux sportsmen à s'équiper, de facon à pouvoir braver toutes les sautes de vent, tous les courants d'air, sans craindre la fâcheuse bronchite dont les premiers adeptes de l'automobile firent cruellement l'expérience.

La question, du reste, se pose dans des conditions différentes. Avec l'auto, les mécaniciens savent qu'ils ont à se préserver contre le vent venant droit sur eux, avec une vitesse d'autant plus grande que leur machine va plus vite. La poitrine une fois mise à l'abri du froid, au moyen d'épaisses fourrures et la tête bien encapuchonnée, on ne craint plus que l'onglée ou d'avoir le nez gelé quand on conduit pendant la mauvaise saison. Mais le restant du corps est bien préservé par le tablier et le pare-brise.

Création de Ström.

Avec les aéroplanes, la position du conducteur est de beaucoup différente et aussi plus désavantageuse que celle d'un mécano sur sa voiture. L'aviateur, sur son siège, est exposé de toutes parts, non seulement à l'air ambiant qui peut souvent souffler en tempête, mais au courant autrement dangereux de l'hélice, qui lui envoie régulièrement une véritable trombe d'air glacé. S'il n'est pas hermétiquement couvert, le moins qu'il risque c'est d'être frappé de congestion. Et cette pensée n'est pas précisément drôle, lorsqu'on plane à cinq cents pieds au-dessus de terre.

Et le problème, en tenant compte de ces conditions défectueuses, n'est pas aussi facile à résoudre qu'il semble de prime abord. Tous ceux qui ont des notions précises sur le sport aéronautique vous diront qu'avant tout, pour bien voler, il faut charger le moins possible la machine aérienne.

Le *plus lourd que l'air* doit être constamment le plus léger possible, et tout poids mort est une surcharge qui peut quelquefois compromettre le fonctionnement même de l'aéroplane. Il en est ici comme en course de chevaux. Les jockeys doivent être des poids légers, afin de ménager la monture qui est toute en vitesse.

On comprend, après cela, pourquoi nos principaux tailleurs sportifs, Ström en tête, s'efforcent de créer des équipements qui remplissent le triple avantage d'être chauds, hermétiques et surtout très légers.

Les matières premières jouent dans la circonstance un grand rôle. Les pelleteries sont lourdes, la laine n'est pas assez imperméable, le coton impossible.

Restait le papier auquel on a immédiatement songé un peu partout.

A ce propos, démolissons en passant une légende. On a dit que c'étaient les Américains qui, les premiers, employèrent le papier comprimé pour en faire des vêtements de sport. C'est une erreur. On ne prête qu'aux riches. C'est en France que les premières vestes en pâte de fibres de bois ont été créées et c'est à la maison Ström — si nos renseignements sont exacts — que l'honneur en revient. Il faut rendre à César...

Création de Ström.

Donc voici nos bons aéronautes avertis. S'ils veulent pratiquer leur sport favori dans des conditions favorables, il leur faut donner la préférence aux tenues faites en papier, rendu imperméable par des procédés spéciaux.

MARC DE TOLÉDO.

On nous prie d'annoncer, spécialement pour nos lecteurs du Nord, que la Maison Ström vient d'ouvrir une succursale à Lille, 101, rue Nationale. Nul doute que celle-ci ne devienne rapidement l'égale de l'autre succursale de Ström à Nice, qui, en quelques années, a pris la première place du littoral parmi les tailleurs de haut luxe.